ANNO XXXVI. Sabato, 3 Gennaio 1903. NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Con questo numero il *Monitore delle Strade Ferrate* entra nel suo XXXVI anno di esistenza. Ai nostri antichi e fedeli Abbonati, che per tanti anni ci hanno seguito nella nostra modesta ma utile ed imparziale opera, inviamo cogli auguri i nostri ringraziamenti, certi che ci conserveranno immutata la loro fiducia.

Rivolgiamo viva preghiera ai pochi che sono in ritardo di voler rinnovare sollecitamente l'abbuonamento scaduto, onde facilitare il lavoro alla nostra Amministrazione ed evitare disguidi ovvero ritardi nella spedizione del giornale.

LE FERROVIE DELL'EUROPA

La Direzione delle ferrovie del Ministero francese dei Lavori Pubblici ha pubblicato nel *Journal Officiel* la situazione al primo gennaio 1902 delle ferrovie dell'Europa.

Ecco quale era a questa data la lunghezza della rete dei diversi paesi comparata a quella del primo gennaio 1901:

STATI	Lunghezza delle ferrovie aperte all'esercizio al 1° gennaio 1901	al 1° gennaio 1902	Aumento nel 1901.
	km.	km.	km.
Germania:			
Alsazia Lorena . .	1,821	1,891	70
Baden	1,957	2,071	114
Baviera	6,747	6,774	27
Prussia	30,801	31,668	867
Sassonia	2,853	2,885	32
Wurtemberg . .	1,721	1,890	169
Altri Stati tedeschi .	5,491	5,531	40
Totale . . .	51,391	52,710	1,319
Austria-Ungheria . .	36,883	37,492	609
Belgio	6,345	6,476	131
Danimarca	3,001	3,067	66
Spagna	13,357	13,516	159
Francia	42,827	43,657	830
Gran Bretagna e Irlanda	35,186	35,462	276
Grecia	972	972	»
Italia	15,787	15,810	23
Lussemburgo . . .	466	466	»
Norvegia	2,053	2,101	48
Paesi Bassi . . .	2,743	2,791	48
Portogallo . . .	2,376	2,388	12
Rumania	3,098	3,171	73
Russia e Finlandia .	48,460	51,409	2,949
Serbia	578	578	»
Svezia	11,320	11,588	268
Svizzera	3,783	3,910	127
Turchia, Bulgaria e Roummelia . . .	3,142	3,142	»
Malta, Jersey et Man.	110	110	»
Totali e medie . .	283,878	290,816	6,938

Al 1° gennaio 1902, l'Europa possedeva dunque 290,816 chilometri di ferrovie, 283,878 chilometri al 1° gennaio 1901, cioè con una differenza in più di 6938 chilometri, l'aumento durante l'anno 1900 era stato di 5,188 chilometri.

Fra questi 6,938 chilometri la Russia tiene il primo posto con 2,949 chilometri, compresa la Finlandia; vengono poscia: la Germania, con 1,319 chilometri; la Francia, con 830 chilometri (linee di interesse generale ed interesse locale); l'Austria-Ungheria con 609 chilometri; la Grande Brettagna, con 276 chilometri, che è seguita da vicino dalla Svezia, 268 chilometri. Infine, tra i più importanti aumenti bisogna contare la Spagna, 159 chilometri; il Belgio, 131 chilometri (comprese le ferrovie vicinali) e la Svizzera, 127 chilometri.

Proporzionalmente alla popolazione, è la Svezia che occupa il primo posto, con 2,270 chilometri per milione di abitanti. Essa è seguita dal Lussemburgo (1,940 chilometri per milione di abitanti), la Danimarca (1,230 chilometri), la Svizzera (1,180chilometri), la Francia (1,130 chilometri),

il Belgio (970 chilom.), la Germania (940 chilometri), la Norvegia (940 chilom.).

In proporzione alla superficie, il primo rango è occupato dal Belgio, che possiede 2200 chilometri di ferrovie per 1000 chilometri quadrati, il secondo rango dal Lussemburgo (1790 chilometri per 1000 chilometri quadrati), il terzo dalla Grande Bretagna (1,130 chilometri per 1000 chilometri quadrati).

La Germania possiede 970 chilometri di binario per ogni migliaio di chilometri quadrati, la Svizzera 940, i Paesi Bassi 860, la Francia che viene la settima ne ha 810 chilometri.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 novembre 1902

(Continuazione — Vedi N. 50).

Passando a parlare dei miglioramenti di servizio nell'interesse del pubblico, e cioè dell'aumento di velocità e delle maggiori comodità che di anno in anno gli vennero offerte, quali sarebbero la maggiore ampiezza degli scompartimenti, l'illuminazione a gas ed elettrica delle vetture, il riscaldamento a vapore, i corridoi d'intercomunicazione, ecc., ecc., è intuitivo come essi si traducano, oltre che in aumento di costo del materiale rotabile, in un aumento di spese di esercizio.

E, oltre tutto questo, è da considerarsi la maggiore spesa derivante dal sempre crescente peso morto del materiale per ciascun posto offerto, come risulta dal seguente specchietto di confronto fra i migliori tipi di carrozze per viaggiatori del 1885 (inizio dell'esercizio sociale) e quelli attuali:

	Carrozze del 1885	Carrozze attuali ordinarie	Carrozze attuali lunghe a carrello
	kg.	kg.	kg.
1ª classe . . .	400	700	900
miste . . .	300	500	700
2ª classe . . .	270	420	600
3ª classe . . .	200	300	—

Tali cifre sono da sole così eloquenti, che ben poche considerazioni si possono aggiungere per mettere in evidenza il notevolissimo e conseguente aggravio di spesa. Tralasciando il confronto con le vetture lunghe a carrelli, la cui dotazione, di fronte all'altro materiale di tipo normale, è ancora scarsa, e limitando quindi il confronto alle vetture ordinarie, appare come l'aumento di peso morto per posto sia dal 1885 in poi superiore al 50 0[0. Cioè: per offrire lo stesso numero di posti, occorre ora un treno del 50 0[0 più pesante, e quindi la locomotiva deve esercitare uno sforzo del 50 0[0 maggiore, con un considerevole aumento nel consumo di carbone. E quando i vecchi tipi di locomotive furono manifestamente impari allo sforzo di trazione che loro si richiedeva, si studiarono e si fecero costruire nuovi tipi più potenti, e quindi più costosi anche come esercizio; ma questo ancora con bastando, si deve tuttora ricorrere spesso, specialmente pei treni diretti sulle linee a forti pendenze (e sfortunatamente tali sono sulla nostra rete le linee di maggior traffico), alle doppie trazioni, o, ciò che è peggio, allo sdoppiamento dei treni.

Ma ben altri perfezionamenti, di cui il pubblico appena si accorge, furono introdotti nel materiale rotabile, lungo le linee e nelle stazioni per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, o per rendere meno gravoso al personale il disimpegno delle sue mansioni. A tale categoria di miglioramenti appartengono il freno continuo, il segnale dall'allarme, gli apparecchi automatici di lubrificazione sulle locomotive, il sistema di blocco, gli apparati centrali, i ventilatori Saccardo, ecc. ecc., i quali tutti richiedono, oltrechè notevoli spese d'impianto, anche rilevanti spese d'esercizio e di manutenzione.

Naturalmente i progressi tecnici e scientifici, nella loro applicazione all'industria ferroviaria, si traducono il più delle volte in aumento di spesa; perchè l'applicazione medesima, piuttosto che l'economia dell'esercizio, ha per iscopo o un aumento di comodità pel pubblico, o una maggior sicurezza del servizio, o il miglioramento delle condizioni del personale.

E, per citare un esempio, i più perfezionati sistemi d'illuminazione a gas od elettrica, che effettivamente condurrebbero, a parità di luce, ad una economia di spesa, mettono capo invece ad un maggior dispendio, pel fatto che tanto sui treni quanto nelle stazioni, ad ogni cambiamento di sistema, si vuole abbia a corrispondere una maggiore quantità di luce.

Sarebbe facile documentare ampiamente le nostre affermazioni; ma saremmo obbligati ad entrare in particolari tecnici che esorbitano dalla natura di questa relazione. Abbiamo però voluto segnalarvi il fatto, perchè è di influenza capitale sull'andamento dell'azienda ferroviaria; e dobbiamo pur anche soggiungere che è difficile arrestarsi su questa via, a causa delle aumentate esigenze del servizio e del pubblico.

Ora, se si considera che nel 1885 non erano certo prevedibili tutti questi aggravi, risulta evidente come gli elementi che servirono a determinare il corrispettivo d'esercizio, allora concordato nel 62 $^1/_2$ per cento, siano andati mano mano alternandosi, e come all'atto pratico questo corrispettivo sia diventato insufficiente. E maggiormente insufficiente si dimostra poi il corrispettivo del 56 per cento a noi spettante sul prodotto ultra iniziale, inquantochè, se anche la maggiore intensità di traffico può far diminuire il costo dell'unità di lavoro, questa diminuzione avviene per gradi, e difficilmente raggiunge il 6 $^1/_2$ per cento, tanto meno poi quando l'esercizio si svolge nelle onerose condizioni or ora accennate. E pertanto lecito affermare che l'aumento del prodotto, mentre giova allo Stato, non solleva per nulla le condizioni dell'esercizio.

Ciò spiega come il graduale e sensibile aumento nei prodotti lordi dell'esercizio non trovò mai il corrispondente riscontro negli utili netti del nostro bilancio: mentre d'altra parte, gli effetti delle possibili e realizzate economie nei vari rami del servizio scomparvero di fronte ai crescenti pesi che vennero contemporaneamente ad accumularsi sulla nostra azienda.

Nè possiamo continuare a fare assegnamento sui risultati delle costruzioni già compiute, al qual proposito conviene aggiungere qualche schiarimento.

Abbiamo esposto annualmente in bilancio fra le *attività* il titolo relativo alla spesa per la costruzione delle nuove linee, e quest'anno vi figura in totale per L. 159,030,338.88 (L.149,806,999.18 + L. 9,223,339.70).

Sebbene, specialmente in dipendenza degli obblighi contrattuali concernenti le linee assunte in costruzione nel 1888, non sia dato chiudere definitivamente le relative spese, tuttavia potendo le contabilità, così per esse come per le linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, offrire ormai dati quasi completi, ne riassumiamo la situazione, tanto più che all'insieme di questo gruppo di linee collegasi l'emissione di una parte dei titoli sociali. È al medesimo gruppo che si riferisce la cifra di L. 149,806,999.18. Si prescinde adunque dall'altra cifra di L. 9,223,339.70, che riflette le linee assunte colle convenzioni del 1896 e successive, per le quali non ebbe luogo nessuna emissione.

A quel primo gruppo di linee la Società ha fatto fronte in parte coll'emissione di nuovi titoli, e cioè 45 milioni di lire in azioni e 105 in obbligazioni (1) (rappresentanti in

(1) Gli altri 75 milioni di lire in obbligazioni (pari in tutto alle altre) sono costituiti da quelle emesse, come è noto, nel 1901 in dipendenza della legge e della convenzione relativa al materiale rotabile.

sostanza la cifra indicata più sopra in L. 149,806,999.18), in parte con annualità di varie specie che venivano a scadenza durante i lavori o non molto dopo, nonchè coi contributi degli enti locali per la Roma-Viterbo.

L'onere quindi che rimaneva vivo si concentrava nella spesa occorrente al servizio di quei titoli, salvo le eventuali sopravvenienze. Ora la spesa per i 105 milioni di lire in obbligazioni e per interessi, ammortamenti, imposte e spese accessorie può valutarsi annualmente in cifra tonda in L. 5,700,000.

E poichè, a cominciare dall'apertura completa delle linee contemplate nella Convenzione del 1888, decorre a favore della Società l'annualità di L. 8,261,386.53, rimangono così disponibili L. 2,500,000 in cifra tonda, coi quali, e coi proventi delle linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, si sarebbe potuto fare il servizio di ammortamento e dividendo dei 45 milioni in azioni colle relative tasse e spese.

Ma le azioni create in occasione delle nuove costruzioni sono state equiparate in tutto al restante capitale in azioni, quindi i proventi derivanti dalle costruzioni vanno fusi insieme coi risultati di tutta l'azienda sociale, come appunto sempre si fece nei bilanci d'ogni anno.

E, d'altra parte, nel valutare anche a sè il risultato di codeste costruzioni, non debbonsi avere presenti solamente i 45 milioni d'azioni che vi furono adibiti direttamente, ma eziandio il capitale preesistente dei 135 milioni che, assumendo l'operazione, si espose a tutte le alee relative.

Senonchè, mentre le alee relative, alle costruzioni fin qui compiute furono dalla Società superate, non corrispose invece alle legittime aspettative l'andamento dell'esercizio, il quale si venne d'anno in anno svolgendo in condizioni sempre più sfavorevoli, e lo abbiamo testè avvertito, onde il nostro bilancio a potersi sostenere ebbe d'uopo quasi sempre del concorso delle costruzioni stesse, come risulta dalle relazioni annuali.

Ma appunto per le alee sopradette non potendo fare fin d'ora alcun assegnamento sui risultati delle costruzioni tuttora in corso o appena iniziate, abbiamo dovuto, per ottenere nuove economie, perfino risolverci ad affrontare l'ingrato provvedimento di proporre al Governo la soppressione di taluno di quei treni viaggiatori che non fossero contrattualmente obbligatori, e che tuttavia erano stati introdotti nell'intento di stimolare l'incremento del traffico, il quale specialmente sulle linee complementari non corrispose ai nostri sforzi.

Era a temersi che il Governo, per considerazioni d'ordine generale, difficilmente avrebbe consentito alle nostre proposte in tal senso; ma saremmo venuti gravemente meno all'obbligo nostro se avessimo tralasciato di tentare anche questo mezzo, che, gradatamente esteso, avrebbe potuto farci risparmiare parecchie migliaia di treni chilometrici al giorno.

Essendosi il Governo testè opposto formalmente alla soppressione, s'imponeva a noi di far valere anzitutto le nostre ragioni mediante apposita intimazione. E poichè da tempo pensavamo a richiamare l'attenzione del medesimo su tutta la singolare situazione che ci viene fatta, così diversa dalle previsioni contrattuali del 1885, abbiam colto l'occasione per rappresentargliela intera mediante formale diffida, giacchè se la Società sarà sempre deferente al Governo per consentire a temperamenti quantitativi di reciproca soddisfazione, non potrebbe però altrimenti rinunciare a far valere le sue ragioni, convinta come è che il suo contratto si svolge in condizioni anormali indipendenti dal fatto proprio.

Nell'ultima nostra relazione vi partecipavamo che il Governo aveva portata in appello la causa circa l'inadempimento delle Società all'art. 103 per i rapporti col personale in tema di ruolo organico, competenze accessorie e contributo di ricchezza mobile, inadempimento che era stato escluso assolutamente dal Collegio Arbitrale, il quale, adito ad iniziativa del Governo, dichiarò che le Società avevano ottemperato ai loro obblighi e respinse le domande del Governo medesimo.

In attesa del giudizio d'appello, cui aveva ricorso il Governo, cominciò negli ultimi mesi dello scorso anno a delinearsi fra il nostro personale un'agitazione, la quale, manifestatasi dapprima con riunioni private, comizi pubblici, istanze collettive e memorie di diverse categorie di agenti, condusse in principio del gennaio di quest'anno alla presentazione fatta alla nostra Direzione Generale, a mezzo di apposita Commissione, di due memoriali, l'uno riflettente il personale non operaio, l'altro quello operaio, nei quali si esponevano i *desiderata* degli agenti.

La vostra Amministrazione, che già aveva posto allo studio vari provvedimenti diretti a dimostrare con nuovi fatti le sue buone disposizioni ed i propri intenti conciliativi, ed anzi si preparava ad applicarli tosto cogli avanzamenti generali del principio d'anno, trovatasi in presenza di un complesso di domande le quali, oltre al mutare radicalmente gli ordinamenti in vigore, avrebbero importato un onere finanziario cui non si riteneva obbligata per il suo contratto, e di gran lunga superiore a quanto le sue forze economiche le consentivano, si affrettò a riferire lo stato delle cose al Governo, che, per molteplici ragioni, vi era interessato. Di qui le trattative che, laboriosamente condotte per parecchi mesi, approdarono alla convenzione stipulata il 1° agosto u. s., colla quale il Governo, nello intento di soddisfare alle richieste del personale in misura più larga di quella che alla Società riuscisse possibile, si assunse di contribuire alle spese derivanti dalle modificazioni che apportavansi agli ordinamenti in vigore.

Certo, se noi avessimo posto mente soltanto alle nostre condizioni finanziarie, non ci sarebbe stato possibile al 1° gennaio c. a. di destinare, come fu fatto, una somma notevolmente superiore a quella che in questi ultimi anni era stata erogata per aumenti e promozioni, e neppure di assumere gli oneri maggiori derivanti alla Società dai nuovi ordinamenti; ma noi abbiamo sempre pensato, e pensiamo, che l'esercizio ferroviario, pur essendo di natura eminentemente industriale, tocca tanti e così vitali interessi del Paese, che in certi momenti chi vi è preposto deve affrontare risoluzioni gravissime, consigliate essenzialmente dalle più imperiose necessità del servizio pubblico, quand'anche ne derivino per l'azienda eccezionali sacrifici. Confidiamo ora che, ristabilita la calma degli animi, ai nostri sforzi ed all'opera integratrice del Governo corrisponda l'azione del personale, in guisa che se ne risenta, e continui sempre in meglio, l'andamento del servizio.

Aggiungiamo che il Governo ha rinunciato puramente e semplicemente all'appello che aveva interposto contro la sentenza del 2 marzo 1901 del Collegio Arbitrale, e che, ponendo così fine alle incerte dichiarazioni che tanto nocquero alla nostra Società, ha riconosciuto espressamente le conclusioni a cui il Collegio medesimo era giunto, nel senso cioè che la Società ha fin dal principio del suo esercizio adempiuto completamente agli obblighi che l'art. 103 del Capitolato le aveva imposto.

E' noto all'Assemblea che per l'art. 6 del nostro Contratto d'esercizio, approvato colla legge del 27 aprile 1885, n. 3048, esso ha la durata di 60 anni, e che alla fine di ogni ventennio tanto il Governo quanto la Società hanno il diritto di far cessare il contratto stesso, mediante disdetta da intimarsi due anni prima della scadenza dei periodi medesimi.

Il primo ventennio scade col 30 giugno 1905; epperò quella delle due che intendesse intimare la disdetta lo dovrebbe fare entro il 30 giugno 1903.

Voi, signori, comprenderete facilmente quanto riserbo si imponga in proposito al vostro Consiglio d'Amministrazione: si tratta d'un argomento nel quale eserciteranno la loro influenza considerazioni di varia natura e della più alta importanza. Per quanto riguarda la Società il vostro Consiglio porrà ogni studio a che gli interessi della medesima siano tutelati nel miglior modo. Ma siccome a tal uopo esso ha bisogno di poter agire colla maggiore libertà d'azione, il vostro Consiglio d'Amministrazione vi chiede di essere autorizzato fin d'ora a dare la disdetta del Contratto di Esercizio.

Nuove costruzioni e nuovi servizi.

Secondo le nostre previsioni dell'anno scorso, alla data prefissa vennero regolarmente aperti all'esercizio i tronchi Salerno-Mercato S. Severino (14 gennaio 1902), e Balsorano-Avezzano (20 agosto 1902), che aumentarono così di 54 chilometri la rete esercitata dalla nostra Società. Abbiamo in tal modo adempiuto scrupolosamente gli impegni assunti, e così il Governo per queste linee, come pei 400 chilometri contemplati dalla legge del 1888, non ebbe ad incontrare una maggiore spesa oltre la prevista, nè a lamentare un sol giorno di ritardo nell'ultimazioae dei lavori.

Nuove linee d'accesso al Sempione.

Il tanto dibattuto problema delle nuove linee d'accesso al Sempione ebbe una soluzione favorevole al programma studiato dalla nostra Società, almeno nella sua parte essenziale.

I progetti delle linee Arona-Domodossola e Santhià-Arona per Borgomanero, colle modificazioni che in diverse riprese vi furono apportate per conformarli ai voti espressi dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, vennero approvati dal Governo e formarono oggetto delle convenzioni 27 novembre 1901, sanzionate poi colla legge 30 dicembre 1901, n. 530, fra il Governo stesso e, rispettivamente, la Provincia di Milano ed il Comune di Torino. A questi due ultimi contraenti venne a sostituirsi la Società nostra, assumendosi la costruzione e l'esercizio delle due linee in parola. Le linee dovranno essere ultimate per l'epoca dell'apertura all'esercizio della grande galleria del Sempione, e ad ogni modo non più tardi del 21 dicembre 1904; entrambe le linee vengono costruite a semplice binario, ma la Arona-Domodossola sarà predisposta per potere essere portata a due binari, quando il prodotto lordo chilometrico annuo superi le lire cinquantamila. Per tale considerazione si eseguiscono fin d'ora per due binari le espropriazioni, le gallerie e le fondazioni delle opere d'arte speciali. Lo Stato, per la concessione di cui si tratta, corrisponderà agli Enti interessati, e per essi alla nostra Società, una sovvenzione annua di lire 5000 al chilometro. Nel caso che la Società non continuasse l'esercizio della Rete Mediterranea oltre il 30 giugno 1905, il Governo dovrà addivenire, alla data medesima, al riscatto delle due linee, ciò che è pure in facoltà sua di fare nel caso opposto. Il prezzo del riscatto eventuale al 30 giugno 1905 venne stabilito nella somma a corpo di lire 28,350,000 per la Arona-Domodossola, e di lire 17,375,000 per la Santhià-Arona, compresi gli interessi durante la costruzione.

Veniamo ora ad esporre qualche notizia circa lo stato attuale dei lavori sulle linee in costruzione.

Linea Domodossola-Iselle.

Nella tratta da Domo a Varzo (km. 12) i lavori procedono con tutta regolarità e speditezza, tanto che se ne può ritenere assicurata l'ultimazione nell'estate del 1903. Ciò permetterà di fare con locomotiva i trasporti per gli approvvigionamenti dei lavori della tratta successiva, evitando la costosa trazione coi mezzi ordinari lungo la strada nazionale, sulla quale si hanno pendenze che raggiungono il 10 0|0.

Nella tratta da Varzo ad Iselle i lavori non poterono invece procedere con la stessa speditezza, specialmente nella galleria elicoidale, che costituisce l'opera più importante di tutto il tronco Domo-Iselle, causa la pessima qualità di terreno incontratosi contro tutte le previsioni dei geologi. Questo stato di cose impedì l'uso continuato della perforazione meccanica, obbligandoci a procedere con le maggiori cautele. Si nutre però speranza che il terreno sia per migliorare, e che abbiano a diminuire le forti sorgive incontrate. Ciò avvenendo, si potrà riguadagnare il tempo perduto, dati i potenti mezzi che si hanno a disposizione per la perforazione e per gli esaurimenti.

Riguardo poi alla stazione internazionale di Domodossola, attendiamo ancora le decisioni del Governo sul progetto che gli fu da noi presentato.

Linea Domodossola-Arona.

Non appena approvata la legge, si pose mano a riportare sul terreno il tracciato definitivo, provvedendo grado grado alle espropriazioni, ed iniziando tosto i lavori di maggiore importanza, quali i grandi rilevati di Domodossola e di Arona, le due gallerie di Faraggiana e Stresa, lunghe rispettivamente m. 1180 e 1041, i due ponti sul Toce, ecc.; successivamente si iniziarono gli altri, ed attualmente i lavori sono ovunque in pieno sviluppo.

Per accelerare la perforazione delle due gallerie sopracitate si fecero due piccoli impianti di perforazione meccanica, di cui si previde la necessità, data la durezza della roccia. Anche per gli altri lavori, e specialmente pei movimenti di terra, si dovettero provvedere impianti e mezzi d'opera assai larghi e potenti, indispensabili in vista della brevità del tempo concesso.

Salvo difficoltà non prevedibili, si può ritenere, per i provvedimenti presi, ormai assicurata l'ultimazione in tempo utile di questa linea.

Linea Santhià-Borgomanero-Arona.

Anche qui i lavori sono oggi in corso sull'intera estesa della linea.

Nella tratta di Santhià a Borgomanero l'opera più importante, che è la galleria di Romagnano lunga m. 934, trovasi già perforata per circa una terza parte, e le opere d'arte maggiori sono quasi tutte fondate.

Nella tratta fra Borgomanero e Arona la galleria di Gattico, lunga m. 3297, rappresenta il problema più difficile da risolvere per questa linea, tanto più che nella parte verso Arona non mancano le difficoltà per le copiose sorgive. Tale galleria, da scavarsi in terreni alluvionali e morenici, viene perforata oltre che dai due imbocchi anche da quattro pozzi, con che si hanno dieci attacchi. Anche per questa linea quindi vennero presi ormai tutti i provvedimenti necessari per poterla ultimare nel tempo stabilito.

Linea di raccordo del Porto di Genova con le linee dei Giovi e parco vagoni al Campasso.

Per questo lavoro, assunto con la convenzione 3 febbraio 1901, il Governo si riservò di eseguire gli espropri dei terreni. La Società intanto si è occupata della organizzazione dei cantieri, delle provviste e degli altri lavori preparatori. Ma quanto alla esecuzione dei lavori non vi si potè procedere finora che in minima parte, non essendo stati peranco consegnati i terreni necessari ad un conveniente sviluppo dei lavori medesimi.

Linee della Basilicata e delle Calabrie.

Come è noto, la Camera dei Deputati ha approvato il progetto di legge per la concessione di Strade Ferrate Complementari, che sarà poi presentato al Senato. Questo progetto contempla la concessione di alcune linee della Basilicata e delle Calabrie che fanno parte d'un programma più esteso di ferrovie a scartamento ridotto, programma del quale la nostra Società ebbe ad occuparsi presentando anzi proposte al Governo.

Servizio elettrico.

Siamo lieti di poter constatare che dopo circa un anno dall'inizio del servizio regolare, l'adozione della trazione elettrica a terza rotaia (sistema Thomson-Houston) sulla linea Milano-Varese ha condotto a risultati molto soddisfacenti ed ha conquistato il favore del pubblico, realizzando così le speranze concepite dalla nostra Società allorquando si è cimentata in un esperimento di tanta importanza.

Ciò ha valso alla nostra Amministrazione la soddisfazione di essere additata anche all'estero fra quelle che trovansi alla testa in fatto di applicazioni di tal genere, e ci ha procurato l'onore delle visite e degli elogi dei tecnici più competenti in materia.

L'intensità del movimento dei treni che fu necessario

raggiungere nei decorsi mesi di estate e d'autunno, rese insufficiente ai bisogni il materiale, sia di trazione che di rimorchio, con cui fu iniziato il servizio; si progettarono quindi nuovi veicoli approfittando dei suggerimenti della fatta esperienza, e se ne propose al Governo l'acquisto.

(Continua).

GLI ORGANICI DEI FERROVIERI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Regolamento per gli operai dipendenti dal Servizio della Trazione e del Materiale.

(Continuazione e fine — Vedi N. 52).

In ogni caso non si possono aprire cottimi per lavori, la cui natura ed entità non siano ben definite, come sgombri e pulizia di locali, untura e pulizia del macchinario e simili.

I lavori compresi in un medesimo cottimo devono essere della stessa specie.

Art. 85. Il prezzo dei lavori a cottimo deve essere proposto dal capo-officina, tenendo conto delle speciali condizioni di lavoro e dei meccanismi delle varie officine, e dovrà essere approvato dall'ingegnere-capo o dagli ingegneri dirigenti le sezioni dell'officina, insieme con tutte le altre indicazioni del contratto.

Nel caso di lavori nuovi, cioè non mai eseguiti precedentemente in officina, oppure quando per ragioni plausibili si dovesse modificare il prezzo usuale di taluni lavori, il prezzo del cottimo dovrà essere stabilito dall'ingegnere-capo, ovvero dagli ingegneri dirigenti le sezioni dell'officina, o in seguito a minuta analisi del lavoro, o in seguito ad un esperimento pratico.

Art. 86. Quando il lavoro a cottimo esige il concorso di più operai, questi sono riuniti in isquadre sotto la guida di un operaio provetto, che viene denominato capo-cottimo e rappresenta la squadra.

Al capo-cottimo viene intestato il contratto del cottimo.

Il numero degli operai componenti una squadra non deve essere maggiore di venti.

La formazione delle squadre di cui si tratta viene proposta dal capo officina ed approvata dall'ingagnere capo o dagli ingegneri dirigenti le sezioni; la scelta dei capi-cottimo viene fatta di comune accordo fra il capo-officina ed i componenti le squadre, e deve pure essere approvata dall'ingegnere-capo o dagli ingegneri dirigenti le sezioni.

Le squadre saranno organizzate tenendo conto dell'attitudine ed abilità dei componenti per il genere di lavoro che essi devono eseguire.

I capi d'arte non possono assumere lavori a cottimo, nè in qualunque altro modo parteciparvi.

Sono esclusi dal cottimo quegli operai che per età o per malattia siano diventati inabili ad un lavoro più intenso di quello ordinario.

Art. 87. I lavori lungo la linea o nelle stazioni che eventualmente venissero chiesti alle officine, si potranno eseguire a cottimo nei soli casi in cui riesca possibile di preventivare in modo attendibile l'importanza dei lavori stessi ed il tempo occorrente per ultimarli.

L'autorizzazione dovrà essere data dall'ingegnere-capo dell'officina, che ne informerà di volta in volta il servizio da cui dipende.

Art. 88. Il capo-cottimo deve dirigere i lavori della sua squadra, pure partecipandovi attivamente; ed è più direttamente responsabile della buona esecuzione dei lavori ad essa affidati. Egli riceve direttamente gli ordini dal capo-officina o capo d'arte per tutto quanto concerne i lavori affidati alla squadra.

Il capo-cottimo deve richiedere per tempo al proprio capo d'arte o capo-officina tutti i materiali ed attrezzi occorrenti agli operai della sua squadra; deve pure segnalare, a suo tempo, tutte le variazioni che possono presentarsi nei lavori del cottimo durante il loro svolgimento.

Esso ed i suoi concottimisti debbono prestarsi, quando ciò sia ordinato dal capo-officina o dal capo d'arte, pel ritiro dai magazzini dei materiali occorrenti al loro lavoro a cottimo, come anche provvedono al versamento dei materiali che risultassero esuberanti ai lavori e di quelli fuori uso ricavati dai lavori stessi.

Il capo-cottimo, unitamente al capo d'arte, assiste alla prenotazione giornaliera della mano d'opera ed è obbligato di specificare esattamente i diversi cottimi ai quali eventualmente lavorassero gli operai della propria squadra.

I cottimisti devono attenersi esattamente ai disegni, ai modelli ed ai campioni approvati ed alle indicazioni che loro sono date dai superiori.

E' passibile di punizione l'operaio a giornata che prende parte al lavoro a cottimo e l'operaio a cottimo che ha sollecitato l'aiuto di quello a giornata od ha annuito che questo venisse prestato.

Anche gli operai che lavorano a cottimo sono resposabili dei danni che per loro colpa derivassero ai meccanismi ed attrezzi loro affidati, oppure al materiale in lavorazione, nonchè delle conseguenze che potessero derivare dalla imperfetta esecuzione dei lavori, salvo, in ogni caso, l'eventuale applicazione di misure disciplinari.

La squadra assuntrice di un lavoro è collettivamente responsabile dei danni che venissero arrecati da uno dei suoi componenti.

Art. 89. Se durante l'esecuzione dei lavori affidati a cottimo si riconosce la necessità di apportarvi modificazioni aumentando l'entità dei lavori da eseguirsi, si potrà far luogo al contratto per un cottimo suppletorio; e sul relativo bollettino saranno descritti i nuovi lavori non contemplati nel cottimo primitivo ed indicate le ragioni dei medesimi ed il loro importo.

Il cottimo suppletorio potrà però essere liquidato insieme al cottimo primitivo, qualora non sia possibile di tener separata la mano d'opera impiegata in ciascun di essi.

Qualora poi alcuni dei lavori compresi in un cottimo non dovessero più essere eseguiti o dovessero subire una riduzione, basterà farne annotazione sul bollettino dei lavori a cottimo e, all'atto della liquidazione del medesimo, si dovrà dall'importo primitivo diffalcare quello dei lavori non eseguiti.

Art. 90. Di massima i lavori compresi in un contratto a cottimo devono essere proseguiti senza interruzione fino al loro compimento.

Qualora però esigenze del servizio lo richiedano, il capo-officina potrà distogliere tutti o parte degli operai assuntori del cottimo per adibirli ad altri lavori più urgenti, anche a giornata, senza che gli operai stessi possano sollevare obbiezioni o pretendere alcun compenso.

Così pure i lavori di un cottimo potranno essere interrotti per breve tempo, per la mancanza di materiali o per altro motivo di servizio; ed allora gli operai componenti la squadra devono pure eseguire lavori ad economia o lavori a cottimo compresi in altro cottimo della stessa squadra o di altra squadra dello stesso mestiere.

Quando l'interruzione di un lavoro a cottimo sia causata dalla mancanza di materiale o da altri motivi di servizio senza colpa degli assuntori, l'Ingegnere-capo dovrà far chiudere e liquidare il cottimo al punto in cui si trova il lavoro, diffalcando la somma corrispondente alla parte di lavoro non eseguito, purchè però l'interruzione duri da almeno un mese, e purchè la liquidazione sia richiesta dai cottimisti.

Art. 91. Ogni operaio che ha intrapreso un lavoro a cottimo deve condurlo a termine. Ove ne fosse impedito da ragioni indipendenti dalla sua volontà e riconosciute dai suoi superiori, si valuterà sommariamente la retribuzione dovutagli per la parte eseguita, e il rimanente lavoro verrà assegnato ad altri operai a cottimo o a giornata, a seconda del caso.

Quando una squadra di operai cottimisti rimane disorganizzata o inabile a continuare il lavoro assegnatole per l'assenza di uno o più fra gli individui che la compongono, il capo officina provvederà alla sostituzione degli assenti, salva l'applicazione a questi ultimi delle punizioni di cui eventualmente si fossero resi passibili.

Così pure esso potrà aggiungere alla squadra altri operai o toglierne alcuni quando, a suo giudizio, ciò si rendesse necessario per il miglior andamento dei lavori.

Art. 92. Appena ultimati i lavori di un cottimo, ne verrà fatto il collaudo dall'Ingegnere-capo o dall'Ingegnere dirigente la Sezione o da altro a ciò delegato e dal capo-officina.

Di questo collaudo, sempre che sia possibile, si metterà un segno visibile e duraturo sui pezzi costituenti il lavoro, come, per esempio, su quelli prodotti dalle fucine, dalle tornerie e dalla fonderia.

Se i lavori non sono eseguiti con tutta la voluta accuratezza e regola d'arte, benchè siano tuttavia servibili al loro uso, l'ingegnere e il capo-officina, delegati al collaudo, potranno, mediante motivazione scritta sul bollettino del cottimo, ridurre il prezzo stabilito.

Qualora poi alcuni lavori fossero tanto male eseguiti da rendere i pezzi inservibili al loro uso, gli operai responsabili, ovvero anche l'intiera squadra collettivamente, saranno tenuti a rifare i pezzi inservibili, a loro spese, o a rifonderne l'importo all'Amministrazione, a giudizio dell'Ingegnere-capo.

In un caso e nell'altro si potranno applicare congrue punizioni.

Art. 93. Eseguito il collaudo dei lavori compresi in un cottimo, questo si riterrà chiuso e si liquiderà l' importo del medesimo deducendo dal prezzo totale stabilito quello dei lavori che eventualmente non fossero stati eseguiti e le somme da trattenersi per imperfetta esecuzione dei lavori o per guasti ai materiali lavorati, giusta gli articoli precedenti.

Dall' importo così determinato si dedurrà poscia l'ammontare complessivo delle giornate ed ore di lavoro impiegate nell'esecuzione dei lavori, calcolato in base alla paga giornaliera di ciascun operaio.

Il residuo rappresenterà l'utile o il guadagno effettivo del cottimo.

Se il lavoro fu eseguito da una squadra, l'utile sarà diviso fra i concottimisti in proporzione o del numero delle giornate di lavoro fatte da ciascuno di essi, o dell'importo delle giornate stesse.

La scelta è lasciata ai cottimisti, i quali devono dichiarare, all'atto in cui viene firmato il contratto, quale è il metodo di ripartizione che preferiscono e che non potrà poi essere variato. In mancanza di tale dichiarazione il riparto si farà in proporzione dell'importo delle giornate.

Art. 94. L'importo delle giornate di lavoro, corrispondenti al tempo per cui i singoli operai hanno lavorato a cottimo, viene pagato ad ogni quindicina come acconto sull'ammontare dei cottimi.

La quota d'utile spettante ad ogni operaio cottimista, e determinata come è detto all'articolo precedente, viene, per ciascun cottimo ultimato, pagata colla quindicina in cui ha luogo la liquidazione del cottimo stesso.

Tuttavia, qualora trattisi di cottimi durevoli per parecchie quindicine ed il lavoro sia già compiuto per oltre una metà, l'Ingegnere-capo dell'officina, quando siasi accertato che esso si chiuderà con un guadagno, potrà, ove lo richiedano i cottimisti, autorizzare il pagamento di acconti sugli utili in misura limitata, per modo da non oltrepassare i due terzi dell'utile presunto sulla parte di lavoro eseguita fino al terz'ultimo giorno della quindicina.

Per i lavori dei calderai, che non si possono controllare se non dopo che le caldaie siano munite dei tubi e provate, i cottimi relativi non si chiuderannno se non dopo la prova della caldaia. Agli operai sarà però concesso un anticipo sugli utili presunti del cottimo, trattenendosi solo il 5 per cento dello stesso utile presunto per garanzia dei lavori di riparazione che fossero giudicati necessari all'atto della prova della caldaia.

L'utile dei cottimi, quale risulta dalla liquidazione fatta secondo l'art. 93, verrà sempre pagato integralmente all'operaio o agli operai che eseguirono il lavoro, qualunque ne sia l'ammontare.

Qualora il cottimo non avesse dato utile, ossia l'importo del cottimo stesso fosse inferiore all'ammontare della paga che avrebbero percepito il cottimista o i cottimisti lavorando a giornata, l'Amministrazione sarà tenuta a pagare soltanto il prezzo del cottimo, il quale, trattandosi di una squadra, sarà ripartito in proporzione della somma che sarebbe spettata a ciascuno pel lavoro a giornata, e i cottimisti saranno tenuti a rifondere ratealmente le somme percepite in più nei pagamenti quindicinali fatti in acconto.

Chè, se la chiusura con perdita del cottimo si dovesse evidentemente attribuire a trascuranza dei cottimisti, l'Amministrazione potrà escludere questi ultimi da altri lavori a cottimo per un tempo più o meno lungo, a seconda delle circostanze.

Art. 95. Quando il risultato negativo del cottimo fosse prodotto da circostanze eccezionali non imputabili agli operai, l'Ingegnere-capo dell'officina potrà proporre al proprio servizio l'annullamento del cottimo; ed ove ciò venga ammesso, sarà corrisposto agli operai cottimisti l' importo integrale delle giornate di lavoro eseguite.

Il cottimo potrà pure essere annullato quando si fossero verificate irregolarità nella prenotazione della mano d'opera dirette ad aumentare indebitamente l'utile del cottimo, anche se a scapito dell'utile di altri cottimi in corso, ovvero quando i cottimisti abbiano cercato di eludere la sorveglianza o di ingannare la buona fede dei proprii superiori, allo scopo di procurarsi un utile maggiore del giusto.

In tali casi non si potrà corrispondere agli operai cottimisti più dell'importo delle giornate di lavoro impiegate senza alcun utile e con riserva dell'adozione di quelle punizioni di cui i cottimisti e i loro complici si fossero resi passibili.

Titolo III. — Disposizioni speciali per gli operai dei Depositi e delle Squadre di rialzo.

Art. 96. Tanto le officine dei Depositi locomotive, quanto le Squadre di rialzo, dipendono dalla Sezione di Trazione nella cui giurisdizione sono situate.

Il personale dirigente delle Sezioni, dei Depositi e delle Squadre di rialzo, a cui l'operaio deve obbedienza, comprende:

1) l'Ingegnere-capo della Sezione;
2) gli altri ingegneri addetti alla Sezione;
3) gli Ingegneri-capi Deposito;
4) i Capi e Sotto-capi Deposito;
5) i Capi verificatori;
6) i Capi-squadra operai.

Art. 97. L'Ingegnere-capo della Sezione di Trazione dovrà disporre le cose in modo che sia assicurata nei Depositi l'esecuzione dei lavori necessari in qualunque ora all'infuori dell'orario normale ed anche dei giorni festivi.

Art. 98. Per l'andamento dei lavori nei Depositi e nelle Squadre di rialzo si applicheranno, con disposizioni interne del Servizio, le norme e prescrizioni contenute nel Titolo II del presente Regolamento, riguardanti le officine, in quanto ne sia riconosciuta opportuna l'applicazione in relazione alle esigenze e condizioni speciali di detti Depositi e squadre di rialzo.

Titolo IV. — Disposizioni transitorie.

Art. 99. Il presente Regolamento andrà in vigore col 1° gennaio 1903, e colla sua attuazione rimane abrogato il Regolamento per gli operai, emanato coll'Ordine generale di Servizio n. 14, dei 24 marzo 1900.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per l'esercizio del tunnel del Sempione.

Si sa che fra breve dovrà tenersi a Roma una Conferenza fra Delegati svizzeri e Delegati italiani per esaminare la questione del trasferimento della concessione accordata dall'Italia alla Compagnia della Giura-Sempione alla Confederazione, e l'esercizio del relativo tronco su territorio italiano.

Nella sua seduta del 30 dicembre scorso il Consiglio federale si è occupato di tale questione ed ha preso una definitiva decisione riguardo alle istruzioni da darsi ai Delegati svizzeri a questa Conferenza. Inoltre ha designato come Delegati della Svizzera i signori Pioda, Ministro svizzero a Roma; Weissenbach, Presidente della Direzione Generale delle Strade Ferrate Federali; Stockmar e Colomb, Direttori della Compagnia Giura Sempione.

Come è noto i delegati italiani sono i comm. Ottolenghi, R. Ispettore generale delle Ferrovie, e Mercadante per il Ministero del Tesoro, e cav. Pennelli per il Ministero della Guerra.

Sciopero ferroviario in Inghilterra giudicato in tribunale.

I giurati inglesi chiamati a decidere intorno alle conseguenze derivate ad una Società ferroviaria pel fatto di uno sciopero, hanno sentenziato favorevolmente ai riguardi della medesima, stabilendo un principio che sarà invocato di frequente in simili casi e che servirà di ritegno all'eccessiva propaganda in favore degli scioperi fatta dagli organizzatori delle leghe di resistenza.

Nell'agosto del 1900 scoppiava sulla ferrovia del Taff (una piccola ferrovia che serve il canale di Bristol, presso Cardiff, per trasporti di carboni fossili) lo sciopero: i ferrovieri, in numero di circa 1300 scioperarono perchè la Compagnia aveva licenziato un manovratore di scambi: coll'occasione avanzarono domande di miglioramenti, che la Compagnia non potè ammettere. Così lo sciopero durò due mesi: il Governo dapprincipio non ci si intromise poichè di solito si mantiene neutrale in simili conflitti, poi potè, mediante un commissario inviato sopra luogo, ottenere una transazione.

Ma intanto per effetto dello sciopero la Compagnia aveva subìto un danno di oltre settecentomila lire: e perciò credè suo diritto citare gli organizzatori dello sciopero per ottenere il risarcimento dei danni. Il processo durò due settimane e fu scrupolosamente svolto: i giurati accordarono alla Compagnia il diritto di farsi indennizzare. La « Amalgamated Society » fra i cui membri si trovavano gli organizzatori, è abbastanza ricca per poter pagare l'indennizzo che sarà liquidato in separata sede.

Il verdetto ha importanza capitale per dimostrare come il principio della libertà dello sciopero debba non essere separato dalla responsabilità che possono avere quelli che spingono allo sciopero, tenendosi in disparte e sotto la tutela di un ente impersonale quale può essere una Società o una Camera di lavoro; e per provare che il contratto di lavoro esistente non può essere spezzato inconsultamente ed improvvisamente a danno di uno dei contraenti.

><

Per la revisione
della Convenzione internazionale di Berna.

L'Ufficio Centrale di Berna, previi accordi presi col Dipartimento federale delle Poste e delle Ferrovie Svizzere, ed in seguito ad apposita deliberazione del Consiglio federale, ha invitato gli Stati contraenti a fargli conoscere se credono opportuno che, in conformità alle disposizioni dell'art. 59 della convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia (che prescrive che ogni tre anni almeno debba venir indetta una conferenza dei delegati degli Stati partecipanti, allo scopo di introdurre nelle disposizioni della detta convenzione quei miglioramenti e quelle modificazioni che si reputassero necessarie), venga convocata una nuova conferenza di revisione della convenzione internazionale e relativo atto addizionale; ed in questo caso a proporre quelle eventuali modificazioni che stimassero opportune.

Ci risulta a questo proposito che il Ministero dei Lavori Pubblici ha portato a conoscenza delle Società ferroviarie interessate la predetta comunicazione dell'Ufficio Centrale di Berna, pregandole di informare della cosa le Camere di Commercio e di preparare le proposte che credessero formulare per le modificazioni di cui trattasi.

La nuova conferenza potrebbe essere convocata nell'autunno del 1904.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Come è noto la Camera di Commercio di Cuneo, considerato che nessuno intende opporsi alla costruzione della linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia, che intanto, essendo costruito il tronco Cuneo-Vievola, nessuna difficoltà può esistere per il proseguimento della ferrovia fino al Confine francese e che trattasi di interesse veramente italiano, giacchè la linea diventerebbe internazionale e profitterebbe a tutta Italia, ha confermato il voto già espresso che il Governo provveda senza indugio alla costruzione del tronco Vievola-Confine francese.

Ora siamo informati che parecchie Camere di Commercio all'uopo officiate da quella di Cuneo, trovando giuste le considerazioni esposte in appoggio della detta domanda, hanno deliberato di appoggiare presso i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, l'ordine del giorno della rappresentanza commerciale di Cuneo.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sui progetti di una ferrovia economica elettrica Voghera-Rivanazzano-Varzi e di altra dalla stazione di Monte Amiata per Castel del Piano e Santa Fiora.

><

I treni di lusso.

Siamo informati che la Corte dei Conti non ha creduto di ammettere a registrazione il Decreto Reale relativo alla conservazione dei treni di lusso transitanti sulle linee della Rete Mediterranea. La Corte stessa nonostante le ragioni messe innanzi a sostegno del provvedimento, dal Ministro dei Lavori Pubblici, ha ritenuto che non possano essere approvati, senza una esplicita delegazione del potere legislativo, provvedimenti coi quali vengono a modificarsi i rapporti fra Stato e Società ferroviarie stabiliti per legge.

Ci assicurano che il Governo, valendosi della facoltà concessagli dalla legge, ha chiesto alla Corte dei Conti la registrazione del decreto, con riserva. Il decreto stesso sarà poi presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Il provvedimento del quale trattasi si è reso necessario: — dopo l'esplicita dichiarazione della Società delle

ferrovie del Mediterraneo di non volere effettuare i treni dei quali è questione a cui non è obbligata dal contratto di esercizio, ove non le venisse assicurato un determinato prodotto minimo corrispondente all'ammontare delle proprie spese; — ed in vista della convenienza di mantenere con le modalità più opportune a renderli rispondenti allo scopo, ed in relazione ai bisogni del pubblico i treni medesimi.

Col succitato Decreto Reale si stabilisce che sul prodotto dei treni di lusso Modane-Roma, Milano-Ventimiglia, Roma-Napoli e Napoli-Reggio di Calabria e viceversa, la quota spettante allo Stato, con quella destinata ai fondi di riserva, comincia a percepirsi quando il prodotto complessivo della stagione superi L. 1.38 a treno-chilometro per quanto riguarda i primi tre dei detti treni e L. 1 per quanto riguarda quelli fra Napoli e Reggio di Calabria.

Conseguentemente fino a che il prodotto ottenuto, depurato dalla imposta erariale e dalla tassa di bollo non superi L. 1.38 e rispettivamente L. 1 a treno-chilometro, viene integrata dallo Stato una quota corrispondente a 2[3 del prodotto stesso, ed il prodotto così integrato è portato fra quelli ripartibili fra Stato e Società.

Quando il prodotto superi L. 1.38 e L. 1 lo Stato reintegra la differenza fra il prodotto ottenuto, depurato come sopra, e rispettivamente L. 2.30 e L. 1.66; raggiunta e superata questa misura non vien fatto alcun reintegro, e lo Stato rientra intieramente nella partecipazione della quota ad esso spettante sui prodotti dell'esercizio a norma del vigente contratto.

><

Treno di lusso Parigi-Firenze.

Nella recente Conferenza oraria internazionale tenuta a Bruxelles si è combinata l'attuazione di un treno di lusso che diramantesi da quello Parigi-Roma alla stazione di Pisa, avrebbe dovuto raggiungere Firenze per la via di Empoli, e di altro treno di ritorno Firenze-Pisa in coincidenza col treno Roma-Parigi.

A proposito di questo nuovo treno di lusso sappiamo che la Compagnia internazionale dei vagoni a letto è disposta di garantire un minimo di prodotto di L. 1.38 a treno-chilometro, in conformità a quanto ha praticato pel treno di lusso Parigi-Roma, e che la Mediterranea accetterebbe di effettuarlo qualora dal Governo le venisse usato lo stesso trattamento convenuto pel treno predetto Parigi-Roma e viceversa, applicando, cioè, anche al nuovo treno le disposizioni del Decreto Reale, col quale è stato autorizzato il mantenimento dei treni di lusso sulla Rete Mediterranea.

Ci risulta altresì che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici non sarebbe contrario all'effettuazione del nuovo treno, ma non intenderebbe peraltro di prestarsi a qualsiasi garanzia di prodotto da parte del Governo, e lascierebbe pertanto libere le due Società di intendersi in quel modo migliore che ritenessero più confacente al loro interesse.

><

Il treno di lusso Berlino-Palermo.

Questo treno di lusso, che da quindicinale che era lo scorso anno, ora diventerà settimanale, e si spingerà fino a Palermo, arriverà la sera del 9 gennaio a Napoli, proseguendo il 10 per Palermo. Da Palermo ripartirà il giorno 13. Il treno Napoli-Palermo si comporrà di due *sleeping-cars*, uno proveniente da Parigi e l'altro da Berlino, oltre il vagone-ristorante. La vettura di Parigi partirà ogni lunedì col treno ordinario alle 12 per essere a Roma il martedì successivo, e proseguirà col treno di lusso per Parigi.

><

Il servizio merci alla stazione di Cremona.

La Camera di Commercio ed Arti di Cremona, la quale ha avuto assicurazione dalla Direzione Generale della Società ferroviaria Adriatica della presentazione di un progetto, col quale si sarebbe provveduto al bisogno di ampliare gli impianti del servizio merci in quella stazione ferroviaria, ha ora raccomandato vivamente al Ministero dei Lavori Pubblici l'esame del detto progetto per opportuni e solleciti provvedimenti, chiedendo che lo sviluppo dei binari per servizio venga portato almeno al doppio dello sviluppo attuale, e venga d'urgenza posto mano ai lavori relativi, in guisa che nel corrente anno 1903 il servizio a piccola velocità sia proporzionato al costante crescente movimento del traffico in continua progressione.

La deficienza del servizio merci alla stazione di Cremona ha dato motivo a numerosi reclami di commercianti cremonesi, i quali lamentano che nei periodi di grande affluenza di merce, numerosi vagoni non possono essere collocati allo scarico per mancanza assoluta di spazio disponibile.

><

Gli ufficiali subalterni in prima clnsse.

Gli accordi stabiliti fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, i Ministeri della Guerra e della Marina, e l'Ispettorato Generale delle strade ferrate a proposito dell'ammissione degli ufficiali subalterni (tenenti e sottotenenti) nella prima classe dei treni diretti e direttissimi, sono i seguenti: *a*) togliere ogni vincolo nella concessione relativa ai viaggi degli ufficiali subalterni nella prima classe dei treni diretti; *b*) mantenere fermi per tutti indistintamente i personali viaggianti a tariffa militare i prezzi minimi per treni diretti risultant) dallo schema del nuovo regolamento pei trasporti militari, cioè: L. 2 per la 1ª classe; L. 1.50 per la 2ª classe; L. 1 per 3ª classe, oltre la tassa di bollo; *c*) pei viaggi nei treni direttissimi, obbligo di viaggiare insieme alla famiglia e di dagare la tariffa differenziale per essa stabilita.

><

Estensione delle facilitazioni ferroviarie dell'Università Commerciale Bocconi.

È in corso di esame presso le Amministrazioni ferroviarie una domanda che il Consiglio direttivo della Università commerciale Luigi Bocconi, costituita in ente morale, ha rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè la Università stessa venga compresa nell'elenco di quegli Istituti di studi superiori i cui studenti godono della riduzione sui prezzi di abbonamento ferroviario.

Già il Ministero della Guerra, su parere del Ministero della Pubblica Istruzione che attestava potere l'Università commerciale Luigi Bocconi, per l'importanza degli studi che vi si compiono, essere compresa fra gli Istituti di Istruzione superiore, accordava agli studenti di quella Università la facoltà di ritardare il servizio militare sino al 26° anno d'età.

E pertanto il prefato Consiglio direttivo si lusinga che la risposta delle Amministrazioni ferroviarie alla sua domanda, sarà favorevole.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 30 novembre 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea,

Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 30 novembre 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 60,229,730 contro L. 57,380,384 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 2,849,346.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 16,205,060.

Per la *Rete secondaria* L. 5,035,290 contro L. 4,823,548 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 211,742.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 64,903,184 contro L. 62,764,856 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,138,328.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 17,362,800.

Per la *Rete secondaria* L. 2,755,094 contro L. 2,627,562 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 127,532.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 4,195,934 contro L. 4,080,428 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 115,506.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 123,947.

Per la *Rete secondaria* L. 1,104,896 contro 1,065,849 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 39,047.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 7,933,058.

Da queste cifre pei 5 primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 5,481,501 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Fornitura di materiale rotabile*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per le gare internazionali di forniture di materiale rotabile e cioè di n. 60 carrozze per il 31 gennaio 1903 e di n. 310 carri per il 23 dello stesso mese. Come pure ha disposto per le gare nazionali per la fornitura di 180 carrozze per il 4 febbraio 1903 e di 750 carri per il 23 gennaio stesso anno.

(*Fornitura di materiale d'armamento*).

La stessa Società ha diramato gli inviti alle Ditte competenti per la provvista, mediante gara, di 118,600 piastre di acciaio dolce e di 84,200 arpioni di ferro, occorrenti per il rinforzo dell'armamento delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna. La presentazione delle offerte dovrà essere fatta entro l'8 gennaio e l'apertura delle medesime avrà luogo presso la Direzione generale alle 14 e 1[2 del successivo giorno 9.

(*Contratti presentati all'approvazione del R. Ispettorato*).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Antonio Corradini e figlio Enrico, per l'esecuzione del primo gruppo dei lavori d'ampliamento e di sistemazione della stazione di Reggio Emilia;

Ditta Ferruccio Fortini, per l'esecuzione dei lavori murari occorrenti a formare i piani di scorrimento della gru da 20 tonn. nella caldareria delle officine del materiale mobile della stazione di Firenze:

Ditta Cesare Pellizzoni, per l'esecuzione dei lavori di terra e murari e per la fornitura della ghiaia e del pietrisco occorrenti sia pel prolungamento e la sistemazione dei binari esistenti, sia per l'impianto di una nuova piattaforma di m. 5.50 nello scalo merci principale della stazione di Bologna.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione generale della Rete Mediterranea il 29 dicembre scorso ebbe luogo la gara d'appalto dei lavori per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Tonco Alfiano. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, 6 presentarono offerte, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Michele Piglione di Castelalfero, col ribasso del 16.50 0[0.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto nella stazione di Treviso di una comunicazione telefonica, di un segnale a disco e di un apparecchio di consenso meccanico a tre leve, per L. 1410.

Aumento della portata della colonna idraulica verso Napoli nella stazione di Bovino, per L. 900.

Rialzamento di tutti i fili metallici attraversanti i binari della 18ª Sezione di Manutenzione, per L. 2020.

Rinnovamento della massicciata fra le stazioni di Rogoredo e di Melegnano, per L. 8100.

Impianto del binario di 5ª linea e di un binario tronco per il deposito di vetture nella stazione di Portogruaro, per L. 10,600, delle quali L. 4400 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di un marciapiede fra la 3ª e la 4ª linea e di tre passerelle nella stazione di Castellammare Adriatico, per L. 6220, delle quali L. 5200 per i lavori da appaltarsi.

Allargamento del piazzale ad uso di deposito di terra e di ghiaia a destra della linea Firenze-Pistoia-Pisa e sulla sponda sinistra del torrente Ombrone al km. 1.650 (da Pistoia) e impianto sul piazzale stesso di un binario tronco per il ricovero dei treni materiali, per L. 9380, delle quali L. 4520 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di una scogliera a difesa della linea Bologna-Otranto (al km. 18.902) contro il torrente Gaiana, per L. 3300.

Consolidamento del tratto fra i km. 78.720 e 78.755 della linea Bari-Taranto, per L. 10,600.

Sostituzione di una piattaforma da m. 4.50 con altra da m. 5.50 nella stazione di S. Severo, per L. 6140.

Ricostruzione parziale dei volti di alcuni ponticelli della linea Roma-Orte, per L. 4500.

Sistemazione dell'acquedotto elittico al km. 63.569 della linea Termoli-Campobasso, per L. 7900, delle quali L. 5300 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento e sistemazione del fabbricato isolato per le latrine nella stazione di Zollino, per L. 1050.

Sbancamento delle materie in frana che minacciavano di cadere sulla ferrovia fra i km. 384.060 e 374.119 della linea Bologna-Otranto, per L. 4400.

Sistemazione dei segnali di arrivo e di partenza verso

Piacenza e verso Verona nella stazione di Modena, per L. 2250.

Allargamento e sistemazione del ponte obliquo sul torrente Gallavesa al km. 26.746 della linea Bergamo-Lecco ed allargamento del ponte sul torrente Bione al km. 31.185 della linea stessa, per L. 30,200.

Rete Mediterranea:

Espurgo dei torrenti paralleli e sottopassanti la ferrovia Napoli-Eboli fra i km. 29 e 33 del tronco Scafati-Pagani, per L. 1600.

Risanamento della casa cantoniera al km. 304.562 in stazione di Ponteginori, per L. 560.

Riparazione dei danni causati al fabbricato uffici di Genova San Benigno dagli spari delle artiglierie, per L. 1600.

Opere di difesa al ponte sulla roggia Princee al chilometro 33.213 della linea Airasca-Cavallermaggiore, per L. 1560.

Riparazione dei danni causati da incendi nel fabbricato viaggiatori della stazione di Metaponto, per L. 1400.

Costruzione di un argine a difesa della ferrovia Taranto-Reggio dagli straripamenti del rio Cotile fra i km. 281.036 e 281.422, per L. 7200.

Sostituzione di legnami nel solaio della sala d'aspetto di S. Agapito e ricostruzione dei soffitti della sala d'aspetto e dell'atrio del fabbricato viaggiatori della stazione di Monteroduni-Macchia, per L. 390.

Conservazione degli attuali impianti merci nella stazione di Montalto di Castro, per L. 740.

Riparazione dei danni arrecati dalla piena del fiume Tora fra i km. 312.670 e 314.550 della linea Roma-Pisa, per L. 1822.

Riparazione dei danni arrecati dalla piena del fiume Tora fra i km. 318.600 e 320 della linea Collesalvetti-Livorno, per L. 900.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del fiume Tora fra i km. 312.980 e 314.550 della linea Roma-Pisa, per L. 1000.

Rete Sicula:

Ampliamento generale del fabbricato viaggiatori della stazione di Messina, per L. 320,822.

Allacciamento delle sorgive al pozzo del rifornitore della stazione di Caltagirone, per L. 6350.

><

Per il servizio alla stazione di Benevento.

Ci informano da Benevento che il Circolo commerciale di quella provincia ha comunicato, con viva raccomandazione, al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione presa onde ottenere che l'Amministrazione ferroviaria munisca di vetture di 3ª classe il treno in partenza da Napoli alle 18, ed accordi che i biglietti d'andata e ritorno fra Benevento e Napoli (km. 97) abbiano la validità di due giorni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che non può elevarsi contravvenzione, a termini dell'art. 85 della legge sulle opere pubbliche, quando le opere eseguite sulle strade vicinali non ne alterino la forma e non pregiudichino il libero passaggio. È pertanto illegittima l'ordinanza del Sindaco per la rimozione d'una condottura coperta eseguita sul suolo stradale di una strada vicinale a scopo d'irrigazione.

— Il Consiglio di Stato, con suo recente parere emesso a Sezioni unite, ha stabilita la seguente massima in materia di espropriazioni per pubblica utilità: « Anche le opposizioni tardive contro una domanda per dichiarazione di pubblica utilità di un'opera possono essere tenute in conto dall'Autorità amministrativa nel suo giudizio sulla esistenza e sul grado dell'interesse pubblico. Non commette eccesso di potere l'Autorità amministrativa se, in seguito a più accurate indagini e alla scoperta di fatti rimasti prima ignorati, rifiuta la dichiarazione di pubblica utilità per un'opera già precedentemente dichiarata tale e non eseguita nel termine prefisso ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia delle strade vicinali, la Cassazione di Roma ha recentemente sentenziato quanto in appresso: « È di competenza dei tribunali ordinari conoscere dell'azione con cui un privato chieda di essere mantenuto nel possesso del diritto di accedere al proprio fondo attraverso una strada vicinale soggetta a servitù pubblica di passaggio, dolendosi dell'ostacolo posto all'esercizio di tale diritto pel fatto illecito di una costruzione da altri intrapresa sul suolo stradale ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Società Stabilimenti riuniti cementi di Casale per trasporto di cemento a carro completo da Casale Monferrato, Ozzano, Avigliano e Fontanetto Po alle stazioni di Milano, consistente nell'abbuono di L. 0.50 per tonnellata, è rinnovata, alle stesse condizioni, per il periodo dal 1° dicembre 1902 al 31 dicembre 1903, fermo restando l'impegno di tonnellate 1200 di traffico minimo;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1903 la concessione accordata alla Fabbrica di zucchero di San Giorgio di Nogaro per trasporti di carbon fossile e coke da Venezia Marittima a Porto Nogaro Scalo;

3) Proposta della Mediterranea perchè la validità della tariffa speciale n. 56, piccola velocità accelerata, per i trasporti di cavalli da corsa, che scadrebbe col giorno 16 febbraio 1903, sia prorogata per un altr'anno, e cioè fino al 16 febbraio 1904;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Società Eridania pel trasporto di melasso da Ferrara a Forlì, ferme restando le stesse condizioni, ma riducendo il quantitativo minimo d'impegno a tonn. 3000;

5) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Rubini e Comp. per trasporti di ferro in verghe, getti di ghisa, lamiere, ecc., rottami di ferro, mattoni, cemento, tegole, quarzo, calce, legnami, ecc., è mantenuta valida, quantunque, per ragioni indipendenti dalla volontà della Ditta, non sia stato trasportato tutto il quantitativo d'impegno.

— Dai Ministri competenti è stato approvato il progetto, presentato dalla Mediterranea anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicula, di un dodicesimo supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere del 1° maggio 1899, sulla cui attuazione è fissata la data del 1° gennaio 1903. Il detto supplemento, per la parte italiana, comprende solo modificazioni di poca importanza da apportarsi alla nomenclatura e classificazione delle merci in generale a piccola velocità ed in alcune tariffe eccezio-

nali, nonchè l'estensione delle tariffe medesime a nuove stazioni mittenti e destinatarie.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta presentata dalla Direzione Generale della Rete Mediterranea, d'accordo con quelle delle Reti Adriatica e Sicula, colla quale la validità della tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, per trasporti a vagone completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti e barili destinati all'estero, che dovrebbe scadere col 14 febbraio 1903 e prorogata per un altr'anno, e cioè a tutto il 14 febbraio del 1904,

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Firenze. — In questi giorni si tengono nel palazzo municipale varie adunanze tecniche che riguardano la direttissima Bologna-Firenze.

Com'è noto è stata nominata dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici una Commissione per lo studio di tale direttissima e per l'eventuale trasformazione in elettrica della linea Bologna-Firenze.

Ferrovia Genova-Piacenza per il Brennero. — A Genova si è tenuta testè una importante riunione del Comitato per la ferrovia Genova-Piacenza-Cremona.

Il presidente, conte L. Dal Verme, presentò una elaborata relazione, nella quale si esprime la possibilità di invocare il trattamento dell'ultima legge sulle ferrovie complementari per una linea che da Genova-Piacenza-Cremona proseguirà per Peschiera fino all'incontro colla ferrovia del Brennero, la quale linea, ponendo il porto di Genova in diretta comunicazione col valico alpino orientale e mirando a Berlino, rivendicherebbe a Genova tutte le merci che entrano dallo stretto di Gibilterra per la Germania e quelle che la Germania esporta per il Mediterraneo. Ciò oltre alla vasta e ricca zona di territorio italiano che verrebbe ad avvantaggiarsene, con grande sollievo del traffico, ora necessariamente affollato per le linee a ponente del porto.

Si deliberò pertanto di aggiungere nel titolo del Comitato anche l'accenno a Peschiera ed al Brennero e si nominarono a membri del Comitato stesso gli on. Massimini, Miniscalchi e generale Pistoia, rappresentanti di Soresina, Brescia e Verona.

Ferrovia di Val Brembana. — Ormai è assicurata la costruzione dell'importante ferrovia elettrica di Val Brembana. Le sottoscrizioni sono al completo.

Così col capitale che si assume a mutuo dalla Cassa di Risparmio, col concorso delle Banche locali, con quello privato, si è raggiunta la cifra di 6 milioni, totale occorrente per assicurare questa grande nuova ferrovia.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1902.* — Nella decade 11-20 dicembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,917,622.55, con un aumento di lire 177,583.51 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1902 si ragguaglia a L. 136,750,086.31, e presenta un aumento di lire 8,395,265 82 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie elettriche dei Castelli Romani. — Al cav. Roberto Cavallini, direttore della Società tramvie elettriche, è pervenuta dalla Direzione sociale di Bruxelles la disposizione di porre mano senza indugio ai lavori. Si comincerà, quindi, nella settimana corrente la rettifia della strada provinciale Frascati-Grottaferrata.

Questa linea di tram partirà, com'è noto, da piazza Venezia e percorrerà i Castelli fino a Genzano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La trasformazione elettrica delle ferrovie.* — Il sig. Thormann, di Zurigo, ha testè pubblicato uno studio interessante sulla possibilità di sostituzione della trazione elettrica alla trazione con locomotive a vapore sulle Ferrovie Svizzere.

L'autore dimostra che sarebbe più che possibile di trarre dalle forze idrauliche naturali del paese l'energia necessaria; ma nello stesso tempo sostiene, poggiandosi su dati e cifre, che sarebbe errore il credere che questa utilizzazione delle cadute d'acqua procurasse una economia importante. Il costo della trasformazione e delle ricostruzioni che si renderebbero necessarie coll'adozione del nuovo sistema sarebbe elevato, e l'ammortamento dei capitali impegnati diverrebbe impossibile.

Le cinque principali linee richiedono circa 30 mila cavalli-vapore al giorno. Per garantire questa potenza occorrerebbero 60 mila cavalli di corrente elettrica alternativa ad alta tensione, indipendentemente dalla necessaria riserva.

L'enumerazione seguente delle installazioni già in servizio, o in corso di esecuzione, mostra che sarebbe possibile ottenere l'energia necessaria:

Officine	Potenza in cavalli-vapore
Sihlwerle, presso Einsielden	20,000
Laufenburg sul Reno	10,000
San Maurizio	5,000
Wangen sull'Aar	5,000
Waeggitai	5,000
Friburgo-Altariva	4,000
Rheinau	3,000
Hagneck, presso Bill	2,000
Doubs, presso Porentrus	2,000
Vallorba (Giura)	2,000
Lungersee (Unterwalden)	2,000
Montbovon	1,500
Kanler (Alpi bernesi)	1,500
Sense (Friburgo)	1,500
Gurtnellen	1,500
Goeschenen	1,500
Ritmore	8,000
Giornico	4,000
Marobbia	1,000
Verzasca	1,000
Totale	86,000

La spesa sarebbe assai elevata, e il Thormann la valuta a più di 150 milioni di franchi, ossia: materiale mobile 38 milioni, conduttori e accessori 67 milioni, stazioni commutatrici 50 milioni.

L'economia diretta non sarebbe, d'altronde, importante; ma la Svizzera ne trarrebbe tuttavia un benefizio enorme dalla sostituzione, per il fatto che al presente il combustibile le è fornito esclusivamente dall'estero. E questo è anche, come sappiamo, il caso dell'Italia.

— *Ferrovia Bellinzona-Mesocco.* — Giovedì scorso ebbe luogo una riunione dei delegati di Mesocco, Soazza e Lostallo, i quali si dichiararono propensi alla garanzia chiesta dalla Banca Cantonale Ticinese del fitto del capitale in obbligazioni ch'essa verserebbe per la costruzione della ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia al Monte Bianco.* — Scrivono da Aosta, 25 dicembre:

Il progetto di una ferrovia a sistema ridotto sul Monte

Bianco, che pareva una utopia, non tarderà ad essere posto in esecuzione.

Valenti ingegneri hanno seriamente studiato il problema ed elaborati progetti. Quello che, secondo tutte le probabilità, sarà accolto, fu presentato dall'ing. Fabre.

La ferrovia da questi ideata si staccherebbe dalla linea di Chamounix, alla stazione di Houches, e, per un tracciato di 17 chilometri e mezzo. guadagnerebbe un costale ed un centinaio di metri al disotto dell'ima vetta. La linea ferroviaria si disporrebbe esclusivamente sulla pendice francese del monte colosso; il versante italiano è scartato perchè eccessivamente precipite.

I signori Depirret, professore all'Università di Lione, e Vallot, vice-presidente del Club Alpino francese e fondatore della capanna rifugio sul Monte Bianco, hanno l'incarico di propugnare il progetto Fabre e di promuoverne l'effettuazione.

Strade Ferrate ex-Lombarde (Sudbahn). — Si è annunziato da Vienna qualche tempo fa che le trattative intavolate a Parigi fra il Sindaco degli obbligatari delle strade ferrate del Sud dell'Austria e l'Associazione dei portatori francesi, non erano riuscite.

Apprendiamo ora che il rappresentante degli obbligatari francesi ha sottoposto al Sindaco e all'Amministrazione un progetto di ricostituzione della Società, modificato ultimamente in modo da vincere le opposizioni che si erano sollevate contro di esso fino dal primo annunzio.

L'Amministrazione della Società sta ora esaminando questo progetto, il quale, se accolto, dovrebbe poi essere sottoposto alla sanzione del Tribunale.

Ferrovia del Principato di Monaco. — Montecarlo avrà ben presto una ferrovia elettrica che riunirà il *Riviera Palace* che si trova in alto sulla montagna, col Casino. La linea sarà aperta il 15 gennaio.

Notizie Diverse

Il commercio tra l'Italia e Austria-Ungheria. — Ora che il nostro trattato di commercio coll'Austria-Ungheria fu denunciato, è interessante conoscere a quale dei due paesi ha meglio fruttato l'accordo che sta per scadere.

Le cifre sono eloquenti e dimostrano che l'Austria-Ungheria si è fatta, in passato, la parte del leone, parte che non potrà oltre continuare:

Importazione dall'Austria-Ungheria in Italia.

	1897	1901
Zucchero	4,661,000	1,931,000
Seta e seterie	11,612,000	15,436,000
Legname	26,098,000	40,312,000
Cavalli	24,376,000	27,618,000
Totale	134,129,000	178,411,000

Esportazione dall'Italia in Austria-Ungheria.

	1897	1901
Vino	32,534,000	14,938,000
Seta e seterie	19,129,000	18,890,000
Prodotti vegetali	28,646,000	38,137,000
Prodotti animali	12,674,000	11,316,000
Totale	92,983,000	83,281,000

Impianto idro-elettrico di Val d'Ossola. — Fu attivato la settimana scorsa il nuovo impianto per trasmissione di forza elettrica denominato « Società idroelettrica ossolana di Bognanco ».

Vennero utilizzate le acque del torrente Dagliano in territorio dei Comuni di Monteossolano e Bognancofuori, mediante canale artificiale libero e condotta forzata in tubi di ferro, con un salto di oltre metri 200.

L'officina fu costrutta in riva del torrente Bogna, vicino alla frazione Gabbio del Comune di Bognancofuori.

L'impianto dà la forza motrice ragguagliata a 750 cavalli effettivi che per ora viene trasformata in luce elettrica.

Il progetto fu ideato dall'ing. elettricista signor Oliva e misso in esecuzione sotto la direzione dell'ing. Carlo Tinivella.

Gerente della Società è il signor Mogni Fedele, proprietario del Banco dell'Ossola e sindaco di Domodossola.

Per l'Esposizione di Milano nel 1905. — Il Comitato esecutivo ha aperto un concorso fra gli artisti italiani per il progetto generale della Esposizione da tenersi in Milano l'anno 1905.

L'Esposizione consta delle seguenti mostre: *a*) trasporti di terra, circa mq. 40,000 d'area coperta con alcune gallerie lunghe circa m. 200; *b*) trasporti di mare, circa mq. 20,000 d'area coperta accanto all'Arena e anche intorno ad essa; *c*) aereonautica, area compresa nelle mostre dei trasporti, verso l'Arena; *d*) previdenza dei trasporti, anche in gallerie superiori; *e*) belle arti, circa mq. 8000 d'area coperta; *f*) arte applicata alle industrie, circa mq. 20,000 di area coperta.

Il campo, le gradinate e gli spalti dell'Arena dovranno rimanere sgombri; ma il perimetro esterno potrà essere circondato da gallerie elittiche con ali e padiglioni.

I concorrenti dovranno presentare: *a*) la pianta generale nella scala da 1 a 1000; *b*) gli alzati esterni degli edifici principali nella scala di 1 a 200; *c*) il prospetto e un taglio del grande salone (art. 5) nella scala di 1 a 50 con relativa pianta, nella scala di 1 a 100.

Un premio di lire cinquemila verrà assegnato al progetto giudicato ottimo; un premio di lire duemila verrà assegnato al progetto che seguirà in merito.

Il primo premio, nel caso di pregi equivalenti, potrà essere diviso in due da lire 2500 cadauno.

I progetti premiati resteranno di assoluta proprietà del Comitato, il quale potrà giovarsene per l'esecuzione, senza che gli autori possano reclamare qualsiasi indennità o compenso.

Il tempo utile per presentare i progetti al concorso è fissato alle ore 16 del 31 marzo 1903.

Il telefono a Pietroburgo. — La delegazione municipale di Pietroburgo ha affidato ad una casa americana il collocamento di cavi telefonici sotterranei a Pietroburgo. Gli americani si impegnarono di eseguire questo lavoro per la somma di 315,000 rubli; il lavoro sarà iniziato in primavera. I cavi telefonici saranno collocati dentro tubi di cemento, di cui metà saranno di fabbricazione russa ed il resto potrà essere importato dall'estero. I canapi saranno forniti da industriali tedeschi e solo per una piccolissima parte da stabilimenti russi.

La grave crisi industriale in Austria. Le fabbriche metallurgiche. — Gli industriali austriaci del ferro e delle macchine pubblicano un memoriale sulla crisi attuale, che è un fosco quadro di decadenza industriale ed economica. Questo grave documento fa una colpa al Governo austriaco per non aver seguito con occhio vigile l'inizio della crisi, per aver lasciato correr l'acqua per la sua china.

Ad esempio, fino dal 1900 si nota una sensibile mancanza di commissioni di locomotive. L'estero in tale mancanza non c'entra che in minima parte. E' specialmente dall'interno che le commissioni vennero limitate. Le due grandi fabbriche di locomotive Fiorisdorf e Wiener Neustadt hanno dovuto ridurre il numero degli operai del 50 al 60 0|0. E per gli operai colà impiegati venne limitato il lavoro a soli 5 giorni per settimana.

Anche nelle otto fabbriche di vagoni il lavoro langue. Al primo luglio vennero licenziati 4000 operai. E dopo quell'epoca se ne licenziarono degli altri. Il lavoro è limitato, in tutte le fabbriche, al 75 0|0.

Le otto fabbriche di vagoni possono produrre annual-

mente 1500 vagoni passeggieri e 15,000 vagoni merci. Le recenti commissioni di 470 vagoni, ed attività ridotta, offrono un lavoro di sole poche settimane. Per far rivivere questa industria il memoriale consiglia l'introduzione di vagoni merci tipo Breitsprecher coi quali si eviterebbe lo scarico da uno all'altro alle stazioni russe di confine e si accelererebbe il transito delle merci. Inoltre per favorire l'esportazione di vagoni austriaci all'estero si domandano forti riduzioni di noli ferroviari e marittimi.

Da ultimo il memoriale si estende sulla decadenza dell'industria delle macchine e dell'elettrotecnica. Anche in queste fabbriche si deplora una tendonza costante a ridurre il numero degli operai e a limitare la potenzialità produttiva e invoca per le stesse l'appoggio dello Stato.

Si annunzia che dal Governo furono avviati dei rilievi necessari per impartire alle industrie languenti commissioni atte a toglierle da questo stadio d'incertezza e di crisi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Lecce e Siracusa (9 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonificazione dei laghi Camerina e Pantano nel territorio di Vittoria (Siracusa), per complessive L. 214,500. Consegna lavori 3 anni. Documenti 12 gennaio. Cauz. provv. L. 9000.

Prefettura di Campobasso (9 gennaio, ore 10, secondo incanto, essendo stato annullato il precedente). — Appalto dei lavori di sistemazione alla banchina del ponte Biferno in contrada Gravellina, lungo il tronco fra Guardialfiera e Casacalenda, della prov. n. 73, e ricarico con gabbioni alle testate dei repellenti a monte del ponte stesso, per L. 14,000. Dep. L. 1000. Ultimaz. lavori 6 mesi. Fatali 19 gennaio, ore 12.

Municipio di Firenze (12 gennaio, ore 11, 2ª asta). — Appalto dei lavori per le fognature nel quartiere Ricorboli, deliberato provvisoriamente per L. 27,651.68, col ribasso del 30.06 0[0.

Amministrazione Provinciale di Messina (12 gennaio, ore 12). — Appalto dei lavori di riparazione ai danni prodotti dalla alluvione del 29 ottobre 1901 nel tronco di strada provinciale Roccalumera e Mandanici. Cauz. L. 5000. Dep. provv. L. 2000. Deposito spese L. 1000.

R. Prefettura di Torino (14 gennaio, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di un corpo di fabbrica costituente il carcere mandamentale d'Oulx, provvisoriamente aggiudicato per L. 19,590.20, col ribasso cioè del 0.05 0[0. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 2000.

Deputazione Provinciale di Cagliari (16 gennaio, ore 10). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti all'apertura e costruzione del primo tronco della strada Baressa Mogoro, compreso tra Mogoro e la provinciale San Gavino-Ales, tra Gonnostramatza e Gonnoscodina, della lunghezza di m. 7361.90, per complessive L. 62,096.47, oltre a L. 13,903.53 a disposizione dell'Amministrazione per lavori impreviati, in economia, ecc. Dep. provv. L. 3800. Cauz. decimo. Consegna mesi 18. Fatali dopo 20 giorni. Documenti 8 gennaio.

— (16 gennaio, ore 12). — Appalto della provvista ed opere occorrenti per l'apertura del secondo tronco della strada Baressa-Mogoro, compreso tra la strada provinciale San Gavino-Ales presso Simala e Baressa (compresa la traversa entro quest'abitato), della lunghezza di m. 4849.75, per complessive L. 52,114.90, oltre a L. 9885.10 a disposizione dell'Amministrazione, per lavori imprevisti, in economia, ecc. Cauz. decimo. Consegna 12 mesi. Fatali 20 giorni dopo. Documenti 8 gennaio.

R. Prefettura di Lecce (17 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla bonificazione della palude Leggiadrezze nel circondario di Taranto (Lecce), per complessive lire 171,100. Consegna lavori 2 anni. Documenti 9 gennaio. Cauzione provv. L. 9000. Cauz. def. decimo.

Municipio di Campagnano di Roma (Roma) (19 gennaio, ore 10.30). — Appalto dei lavori per la costruzione e provvista di materiali e mezzi di opere occorrenti per il muraglione di sostegno nel piazzale fuori la porta di quel paese, lungo la strada provinciale Flaminia-Scrofano-Cassia, per L. 18,819.77. Dep. provv. un ventesimo. Dep. spese L. 250. Fatali 9 febbraio, ore 12. Consegna lavori 90 giorni.

Prefettura di Cosenza (23 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di completamento della traversata interna di Amantea, lungo la strada provinciale litoranea tirrena n. 118, per L. 9660. Dep. L. 1000. Ultimazione 5 mesi. Documenti al Ministero sino al 14 gennaio.

R. Prefettura di Chieti (24 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera in prolungamento del molo Nord nel porto di Ortona a mare (Chieti), per complessive L. 552,036.15. Dep. provv. L. 25,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 4 anni. Documenti 16 gennaio.

R. Prefettura di Cosenza (24 gennaio, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di due ponticelli di luce m. 4 a sesto depresso sui due torrenti in Valle di Neto e di un ponte di luce di m. 8 anche a sesto depresso sul torrente Righio, lungo la strada nazionale Silana n. 61, da Cosenza a Sella Gradina, e propriamente alle progressive 44931.70, 44961.50 e 48711.30, per L. 43,933.26. Dep. provv. L. 2000. Consegna lavori 5 mesi. Documenti 15 gennaio.

Prefettura di Cagliari. — L'asta già indetta pel 25 gennaio, ore 10, unico incanto, per l'appalto dei lavori di sistemazione idraulica del Campidano di Cagliari per la parte riferentisi alla difesa dell'abitato di Selargius, per complessive L. 99,902.72, viene rimandata al 27 gennaio, ore 10. Dep. provv. L. 10,000. Document 19 gennaio.

R. Prefettura di Milano (27 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione del Canale Naviglio di Pavia e delle opere annesse durante il novennio compreso fra il 1° aprile 1903 ed il 31 marzo 1912, per complessive L. 451,800. Dep. provv. L. 5000. Fatali, senza ulteriore avviso d'asta, 13 febbraio, ore 12. Documenti 19 gennaio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Gen. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (5 gennaio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura di lamiere di ferro omogeneo zincate, provvisoriamente aggiudicata per lire 25,025.69, col ribasso del 3.33 0[0. Cauz. L. 2589. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione Arsenale Taranto, gli Uffici tecnici di Genova e le principali Camere di Commercio.

Id. Id. (7 gennaio, ore 11, off. segr.). — Fornitura di rame ed ottone in chiodi e chiodetti in foglie, in filo ed in verghe, in due lotti: 1° L. 152,500, dep. L. 15,850 in Tesoreria; 2° L. 91,500, dep. L. 9150. Fatali 29 gennaio, ore 12. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, la Direzione Arsenale di Taranto e le principali Camere di Commercio.

Direzione Manifatture di Torino (8 gennaio, ore 10, unico). — Somministrazione di carbone fossile New-Castle, kg. 200,000 a L. 38, totale L. 7600. Dep. L. 400. Capitolato presso tutte le Manifatture del Regno.

Direzione SS. FF. Rete Adriatica di Firenze. — Gare aperte 20 gennaio (gara internazionale). — Fornitura 260 carri G (5 lotti) 50 carri M1 (2 lotti).

23 gennaio (nazionale). — Fornitura 700 carri G (11 lotti), 50 carri M1 (2 lotti).

31 gennaio (internazionale). — Fornitura 10 vetture AARc 1ª cl. (2 lotti). 34 vetture AABRc 1ª e 2ª classe (3 lotti), 16 vetture BBRc 2ª classe (2 lotti).

4 febbraio (nazionale). — Fornitura 30 vetture AARc (4 lotti), 101 vetture AABRc (11 lotti), 49 vetture BBRc (6 lotti).

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia (15 gennaio, ore 11, off. segr.). — Fornitura alla R. Marina di cavi metallici per complessive L. 100,000, da consegnarsi nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto a seconda delle richieste. Risultati d'asta 19 gennaio, ore 11. Fatali 5 febbraio, ore 12. Cauzione provvisoria L. 10,000.

Direzione Generale dell'Arsenale di Spezia (26 gennaio, ore 11). — Fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di pitture ad olio pronte al pennello, per complessive L. 119,700, in due lotti, il primo di L. 80,800, ed il secondo di L. 38,900, da consegnarsi secondo le richieste. Risultati d'asta 30 gennaio, ore 11. Deposit

provvisorio L. 8100 pel primo lotto e L. 3900 pel secondo. Fatali 17 febbraio, ore 12.

Direzione Generale dell'Arsenale di Napoli (28 gennaio, ore 12, 2ª asta). — Fornitura di bronzo e di ottone lavorati occorrenti alle riparazioni di navi in isquadra, per complessive L. 50,000, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 15 0[0, e cioè per L. 42,500. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1300.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (28 gennaio, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di chiavarde e chiavardette di ferro omogeneo, per complessive L. 72,700, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 2 febbraio, ore 11. Dep. provv. L. 7300. Fatali 19 febbraio, ore 12. Documenti 10 gennaio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 27	Gennaio 3
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	555	543 ex
» » Mediterranee . . . . »	444	444
» » Meridionali . . . . »	672.25	673
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	400	412 ex
» » » (2ª ») . . . . »	385	392 ex
» » Secondarie Sarde . . . . . »	240	236
» » Sicule. . . . . »	669	655
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* . »	347.75	345.50
» » Cuneo 3 0[0 . . . . »	365	359 ex
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . »	100.25	100.35
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	500	502
» » Meridionali. . . . . »	355	338.75
» » Palermo-Marsala-Trapani »	312.50	312.50
» » » 2ª emiss. »	310	309
» » Sarde, serie *A*. . . . »	340	342.75
» » » serie *B*. . . . »	340	342.75
» » » 1879 . . . . »	340	342.75
» » Savona . . . . »	360	354 ex
» » Secondarie Sarde . . . »	509.50	502.25
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . »	518	508 ex
» » Tirreno . . . . »	513.25	508
» » Vittorio Emanuele . . »	359.50	360.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1902.* — *17ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1010**	+ **55**
Media.	**4760**	**4760**	»	**1054**	**1010**	+ **44**
Viaggiatori	1,280,747.65	1,213,905.34	+ 66,842.31	55,870.64	52,954.75	+ 2,915.89
Bagagli e cani. . . .	73,346.11	70,228.25	+ 3,117.86	1,367.25	1,309.13	+ 58.12
Merci a G.V. e P.V. acc.	516,626.95	496,660.07	+ 19,966.88	17,188.87	16,524.54	+ 664.33
Merci a P. V. . . .	2,351,224.65	2,258,783.86	+ 92,440.79	89,324.08	85,812 22	+ 3,511.86
TOTALE .	4,221,945.36	4,039,577.52	+ 182,367.84	163,750.84	156,600.64	+ 7,150.20
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1902.*						
Viaggiatori	28,655,109.57	26,899,138.97	+ 1,755,970.60	1,388,621.49	1,286,257.07	+ 102,364.42
Bagagli e cani. . . .	1,389,360.60	1,315,495.83	+ 73,864.77	41,092.40	38,028.27	+ 3,064.13
Merci a G.V. e P. V. acc.	7,006,430.77	6,914,612.36	+ 91,818.41	249,723.54	246,313.66	+ 3,409.88
Merci a P. V. . . .	35,994,060.55	35,536,357.15	+ 457,703.40	1,393,962.09	1,370,031.07	+ 23,931.02
TOTALE .	73,044,961.49	70,665,604.31	+ 2,379,357.18	3,073,399.52	2,940,630.07	+ 132,769.45
Prodotto per chilometro.						
della decade	886.96	848.65	+ 38.31	153.76	155.05	— 1.29
riassuntivo	15,345.58	14,845.71	+ 499.87	2,915.94	2,911.51	+ 4.43

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe		Parigi (3) 1a classe		BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe			Parigi (5) 1a classe		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
		↓			(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	↓
ijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
hamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
x-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.	↓	6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
ambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
odane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
rino (ora dell'Europa entrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
rino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
vara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
ano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
nezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
ino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
ova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
a. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
a . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
li . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
lisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
no . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
andria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
na . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
ze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
. . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
i. . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.	↓	1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.	↓			7 10 p.	↓	
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.	↓	↓		12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	↓	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	8 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

SSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende riatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe er l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in se per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di e che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato nte ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in e solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in a da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno om. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe oz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 10 Gennaio 1903. NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

DELLA ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

ALLO SCADERE

DELLE VIGENTI CONVENZIONI

L'on. Pietro Carmine ha pubblicato nel fascolo del 1° gennaio 1903 della *Nuova Antologia* un suo scritto su questo argomento, e l'autorità dell'uomo, e i suoi precedenti antichi e recenti, e il momento in cui viene fatta la pubblicazione, danno allo scritto una singolare importanza.

Io ignoro se la tesi sostenuta dall'on. Carmine sia cosa esclusivamente sua personale, o se debba considerarsi come una premessa di quello che dirà la relazione della Commissione Reale dell'on. Saporito, o se mai le idee dell'onorevole Carmine rispecchino le intenzioni intime del Governo; ma quello che vedo pur troppo molto chiaramente è che lo scritto dell'on. Carmine costituisce una novella prova dello scetticismo che ha invaso il nostro mondo politico, e che non risparmia neanche i migliori.

Comunque sia, avendo anch'io fatta una pubblicazione su questo argomento nello scorso ottobre in occasione del Congresso delle Società economiche, e con idee molto diverse da quelle dell'on. Carmine, mi pare di essere in obbligo di chiedere ospitalità al *Monitore* per esporre alcune considerazioni, che, credo, non saranno discare ai lettori.

*
* *

L'on. Carmine esordisce col dire che l'attuale ordinamento delle ferrovie italiane è riconosciuto da tutti difettoso, e che tutti convengono nella necessità di cambiarlo. Che sarà cosa difficile, nelle attuali circostanze, il trovare una base per fare con le Società attuali o con Società nuove un nuovo appalto di esercizio, e, anche nel caso che questa base si potesse trovare, sarà difficilissimo che la convenzione venga oggi approvata dal Parlamento.

E per conseguenza, o a buon grado o a malgrado, bisogna escludere il contratto d'appalto dell'esercizio, e così non restano che due vie possibili: o la concessione delle ferrovie nel vero senso della parola; o l'esercizio di Stato.

Le concessioni oggi sono impossibili per mille ragioni, e così l'on. Carmine per via di esclusione arriva a stabilire che la sola soluzione possibile è l'esercizio di Stato.

Ma l'esercizio di Stato come è desiderato dai socialisti, solleva tutte le paure dell'on. Carmine, e così egli mette a tortura il suo ingegno per trovare una forma ibrida di servizio di Stato che scontenti il meno possibile i socialisti, e nello stesso tempo non dispiaccia troppo a coloro che si preoccupano delle esigenze del bilancio dello Stato.

Io rendo piena ed intiera giustizia alla versatilità dell'ingegno dell'on. Carmine, e ben volentieri rendo omaggio alla sua lealtà. Infatti egli dichiara di non essere stato e di non essere nemmeno oggi contrario all'esercizio privato, ma prevale lo scetticismo, prevale l'opportunismo e l'onorevole Carmine si adatta all'esercizio di Stato.

Io convengo con l'on. Carmine nel riconoscere che l'attuale ordinamento delle nostre ferrovie è diventato molto difettoso; la colpa non è delle convenzioni del Genala, ma del modo col quale furono applicate. Ma comunque è certamente desiderabile di trovar modo di cambiar l'attuale stato di cose.

Però nessun uomo ragionevole può desiderare un cambiamento, se dopo di questo si starà peggio di prima.

Certamente, non si può pretendere da Società private che assumino l'appalto dell'esercizio delle ferrovie in condizioni disastrose per loro, in modo che compromettano non solo l'interesse dei loro capitali ma la stessa esistenza di questi capitali; ma la questione sta nel vedere se le concessioni che dovrebbe fare il Governo per indurre le Società private ad assumere l'appalto dell'esercizio ferroviario siano maggiori o minori dei danni che verrebbero allo Stato e al pubblico da altri sistemi di esercizio.

Qui non si tratta nè di preconcetti, nè di preferenze. Si tratta di vederci ben chiaro prima di fare un passo decisivo, poichè se si sbaglia sarà lo Stato e il popolo italiano che pagherà le spese, della imprudenza commessa.

E' inutile farsi delle illusioni, e bisogna riconoscere con l'on. Carmine che dopo la deplorevole legge del 7 luglio 1902, qualunque Società che assuma in appalto l'esercizio delle ferrovie italiane vorrà addossare allo Stato il grave onere che viene da quella legge. Ma io mi permetto di domandare all'on. Carmine se egli creda veramente di evi-

tare questo danno al pubblico erario coll'esercizio di Stato, qualunque sia il sistema o la forma che ad esso si vorrà dare?

A me la cosa pare tanto evidente che non credo che occorrano dei ragionamenti per dimostrarla. Eliminando le Società appaltatrici e mettendo lo Stato in più diretto contatto con i ferrovieri, più gravi diventeranno gli effetti della legge del 7 luglio 1902, e maggiori saranno i danni per le finanze dello Stato.

Sebbene l'on. Carmine non lo dica apertamente, tuttavia dallo insieme del suo scritto si rileva che egli non approva quella malaugurata legge. Il Governo aveva commesso un gravissimo errore offendendo, per vincere le difficoltà del momento, tutti i più sani principii dell'economia. Il Parlamento italiano avrebbe dovuto rifiutare la sua approvazione, o almeno almeno avrebbe dovuto cercare qualche espediente per limitarne o arrestarne gli effetti disastrosi. Invece il Parlamento approvò tutto senza serie osservazioni, rendendosi così complice degli errori del Governo e dei danni alle finanze dello Stato.

Ora non ci resta che subire le conseguenze del malfatto e purtroppo queste conseguenze saranno inevitabilmente progressive. Ma io avrei voluto che l'on. Carmine fosse stato più preciso, e, mi si permetta di dirlo, più sincero; avrei voluto che egli non avesse lasciato supporre al lettore ingenuo che, cambiando il sistema di esercizio delle ferrovie, si possano evitare o attenuare i danni degli errori del Governo e del Parlamento.

Non è col nascondere o col velare la verità, non è col far nascere delle illusioni che si fa il bene del paese.

La verità deve essere detta nel modo il più chiaro e il più preciso che sia possibile. E questa verità è che le tristi conseguenze della legge del 7 luglio 1902 sono inevitabili, qualunque sia la organizzazione che si voglia dare all'esercizio ferroviario; ma certamente saranno assai più gravi per l'erario e pel pubblico, se, lasciando l'appalto, si vorrà ricorrere all'esercizio di Stato.

Dopo la legge, l'organizzazione del personale ferroviario si è ampliata e rinforzata; i capi hanno dichiarato più volte pubblicamente che le concessioni fatte nello scorso anno non sono che un piccolo acconto e che nel 1905 pretenderanno molto di più. Tolto il freno che viene dalle Società appaltatrici, il Governo si troverà spoglio di ogni autorità per resistere, e dovrà sottomettersi.

***

Detto ciò, vengo ora ad esaminare brevemente la proposta che fa l'on. Carmine per organizzare il servizio di Stato.

Egli, dopo avere esaminata la organizzazione dell'esercizio di Stato che si è stabilita in Germania, in Austria, in Ungheria, nel Belgio ed in Francia, e dopo aver esposto la organizzazione che si intende di stabilire in Svizzera, conclude con molta ragione, che date le condizioni speciali dell'Italia, dato il nostro regime parlamentare, non è conveniente di adottare nessuno di quei sistemi. Egli si spaventa del vero esercizio di Stato, come lo vorrebbero i socialisti, e cita con evidente compiacenza le parole della Commissione d'inchiesta del 1878, che numerano gli inconvenienti della intromessione del Parlamento nelle cose ferroviarie, e aggiunge che quelle cose che erano vere nel 1878 sono pur troppo vere anche oggi.

Io mi permetto di fare appello alla lealtà dell'on. Carmine, e spero ch'egli vorrà riconoscere con me che dal 1878 ad oggi le cose parlamentari italiane sono molto peggiorate, e se il Relatore del 1878 scrivesse oggi, adoprerebbe parole assai più gravi e porterebbe giudizi assai più severi.

Ma, a parte tutto ciò, e tralasciando quello che potrei dire per conto mio, vengo senz'altro alla proposta dell'onorevole Carmine.

Egli, per togliere l'azienda ferroviaria alla diretta ingerenza del Governo e alle intromissioni parlamentari, vuole che vi sia una Direzione generale, la quale sarà assistita da un Consiglio generale delle Strade Ferrate, il quale nomina nel suo seno un Comitato esecutivo.

Vi saranno poi 8 o 10 Direzioni compartimentali, le quali a loro volta saranno assistite da altrettanti Consigli compartimentali. Sopra di tutti poi vi sarà una Commissione di vigilanza composta di deputati e senatori, la quale avrà press'a poco le funzioni dei sindaci delle società anonime. Essa preparerà i conti consuntivi che dovranno ogni anno essere sottoposti all'approvazione del Parlamento.

I Consigli compartimentali sono formati con elementi locali nominati dalle Camere di commercio e dalle Associazioni industriali ed agricole.

Il Consiglio generale è formato da un certo numero di membri nominati dai Consigli compartimentali scelti nel loro seno, e a questi sono aggiunti: l'avvocato generale erariale, il ragioniere generale dello Stato, il commissario della emigrazione, tutti i direttori generali del Ministero dei Lavori Pubblici, del Ministero del Tesoro, del Ministero delle Finanze, del Ministero di Agricoltura e Commercio e del Ministero della Guerra. Vengono poi i direttori generali della Banca d'Italia e dei Banchi di Napoli e di Sicilia, del Credito Fondiario, il presidente dell'Associazione degli agricoltori italiani, e i presidenti delle principali associazioni industriali e commerciali. E a tutti questi si aggiunge ancora un certo numero di impiegati ferroviari nominati dai loro colleghi.

Io rendo sincero omaggio all'ingegno ed alla fantasia dell'on. Carmine per tutto questo edifizio da lui costruito; ma mi domando se, per sottrarre l'azienda ferroviaria alle influenze del Parlamento italiano, sia proprio il caso di creare in seno all'azienda stessa un Parlamento nuovo, con 8 o 10 Parlamentarini compartimentali.

Non ricordo bene chi sia che disse per primo che nei paesi dove fioriscono gli aranci non fioriscono i Parlamenti, ma questa sentenza, che parve un'esagerazione per molti anni, oggi si dimostra pur troppo vera. E se oggi noi ci lagniamo della decadenza del Parlamento italiano, fra qualche anno ci lagneremmo della decadenza del Parlamento e dei Parlamentarini che ci vorrebbe regalare l'on. Carmine.

L'on. Carmine osserva che, facendo entrare nei Consigli gli elementi commerciali, industriali ed agricoli, non vi saranno più reclami da parte degli utenti delle ferrovie, e facendovi entrare un certo numero di agenti ferroviari, cesseranno anche i conflitti col personale.

Invidio, ma non divido l'ottimismo dell'on. Carmine, ed anzi osservo che con tutta la complicazione che viene da tutti questi Consigli e da tutte queste Direzioni, i reclami per essere esauditi e decisi avranno bisogno di molti mesi e quindi maggior causa di malcontento.

Ma assai più grave del semplice reclamo sarà il caso in cui un cittadino sia obbligato a convenire in giudizio l'Amministrazione ferroviaria in seguito ai danni di un disguido, di un'avaria o di un disastro, e se oggi il pubblico si lagna delle gravi difficoltà che si incontrano a sostenere una lite contro le grandi Amministrazioni ferroviarie, io domando quali sarebbero le lagnanze quando fosse messa in atto la organizzazione ideata dall'on. Carmine.

E in primo luogo, chi è che dovrebbe essere convenuto in giudizio? Non pare che potrebbe essere nè il Governo, nè il Ministro dei Lavori Pubblici, perchè si è cercato di metterli fuori; non saranno nemmeno i diversi Consigli, perchè questi non hanno alcun potere esecutivo. Sarà forse il Comitato esecutivo o forse la Direzione generale, ma non si sa se questi avranno personalità e responsabilità giuridica, se potranno transigere e pagare.

Potrei entrare in mille particolari amministrativi e tecnici per dimostrare quanto sarebbe impacciata e tarda nel suo cammino quest'azienda ferroviaria immaginata dall'onorevole Carmine, ma temerei di abusare della pazienza del lettore. Mi limito adunque ad una sola ed ultima osservazione.

Supponiamo che in fine d'anno, alla resa dei conti, il Governo non riceva dall'azienda ferroviaria la somma sulla quale esso aveva fatto assegnamento, e ciò o per diminuiti

introiti, o più facilmente per aumentate spese. Chi è che ne sarà il responsabile, chi è che dovrà essere richiamato al dovere?

La Commissione di vigilanza no certamente, perchè non ha che le attribuzioni dei sindaci; il Consiglio generale no, perchè non ha alcun potere esecutivo; la responsabilità sarà palleggiata fra il Comitato esecutivo e la Direzione generale, e il Governo dovrà accontentarsi di quella qualunque somma che gli sarà versata.

Sono questi i miglioramenti, sono questi i progressi che si ripromettono i fautori dell'esercizio ferroviario fatto per conto dello Stato? Io capisco che desiderino questo esercizio di Stato gli incoscienti, i quali ingenuamente si figurano che tutto quello che percepiscono ora le Società esercenti andrà nelle casse dello Stato; capisco anche che l'esercizio di Stato sia desiderato dai socialisti, perchè il loro scopo è ben diverso da quello che ci proponiamo noi, ma dico francamente che a me dispiace molto che persone colte e autorevoli come l'on. Carmine lo propongano e lo sostengano con tanta leggerezza.

Ing. Luigi Montezemolo.

LE DIFFICOLTÀ FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA PEL SEMPIONE

Sotto questo titolo leggiamo nella *Perseveranza:*

I lettori conoscono che il Consiglio Federale Svizzero ha tardato fino a ieri a nominare i suoi delegati alla Conferenza indetta a Roma per trattare del riscatto del Sempione, essendo restio a discutere la questione sulle basi poste dal Governo Italiano.

Le cose, secondo la versione che ci giunge dalla Svizzera, starebbero così:

La Compagnia Giura-Sempione, dovendo passare il primo maggio prossimo in mano della Confederazione, ha bisogno di ottenere dal Governo Italiano l'autorizzazione di trasferire a quello Svizzero la concessione che ha in Italia di oltre metà del tunnel del Sempione.

Quest'autorizzazione fu in via diplomatica già accordata, in massima, quattro anni sono, ma ora si tratta di darla definitivamente.

Il Governo Italiano non vi avrebbe forse fatto difficoltà, se nel frattempo i sovventori al Sempione, milanesi e genovesi specialmente, non avessero consigliato di approfittare di questa circostanza per domandare che la loro azienda possa esplicarsi nell'azienda del Sempione anche dopo che questo non sarà più in mano di una Compagnia privata e nonostante che le cosidette azioni di sovvenzione, sulle quali si fonda il diritto a questa ingerenza, molto platonica e nominale (?) del resto, vengano per effetto del riscatto, rimborsate di oltre la metà.

A tali domande si aggiunsero quelle del Ministero della Guerra, che solo adesso si accorse che non sarebbe conforme all'interesse italiano lasciare che i treni svizzeri, con personale e macchine svizzeri, giungano sino a Domodossola.

Questo sarà il punto più spinoso della conferenza.

L'Italia domanda, in una parola, di annullare le convenzioni già approvate dai rispettivi Parlamenti, e di affidare il completo esercizio della linea Iselle-Domodossola alle ferrovie italiane.

Bisogna ricordare che lo studio della stazione internazionale a Domodossola ebbe per base appunto l'accordo stipulato che l'Amministrazione svizzera giungeva fino a questa città. Se si vuol tornare indietro bisogna: o che l'Amministrazione italiana venga fino a Brigue, eserciti cioè anche il tunnel del Sempione, costrutto a spese quasi tutto della Svizzera e di proprietà svizzera; o che la stazione internazionale sia posta ad Iselle, allo sbocco del tunnel, dove è noto non esservi posto, nonchè per una stazione internazionale, neanche per un semplice deposito.

Questo è il problema e non è facile risolverlo.

Se i vari Ministeri che studiarono e discussero le convenzioni passate avessero sollevate prima le attuali difficoltà, avrebbero certo fatto miglior figura di fronte alla Svizzera.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1901-1902

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 novembre 1902

(Continuazione e fine — Vedi N. 1).

Servizio economico.

Non fu possibile fin qui di attuare i progetti studiati per l'esperimento del servizio economico sulle linee a traffico limitato per cause varie, indipendenti dal fatto nostro.

Così per la Cecina-Volterra, mentre il Governo aveva già iniziato l'esame della proposta rassegnatagli dalla nostra Società, fu poi indotto a soprassedere ad ogni provvedimento relativo, per difficoltà sorte nelle località toccate da quella linea.

Per la Sparanise-Gaeta presentammo al Governo un progetto completo d'esercizio economico, comprendendovi il prolungamento su Napoli di due coppie di treni economici; ma, in seguito ai risultati ottenuti su quelle linee adriatiche sulle quali venne finora applicato il nuovo sistema di servizio, il Governo stesso ci invitò a modificare tale progetto nel senso di limitarlo solamente al trasporto dei viaggiatori e bagagli. Il Ministero del Tesoro trovò poi di fare ulteriori obbiezioni. Per tali ragioni non potè ancora intervenire l'approvazione del Governo.

Fu presa pure in esame l'eventuale attivazione dell'esercizio economico sulle linee Metaponto-Reggio Calabria e Sibari-Cosenza-Pietrafitta; ma lo studio fatto la dimostrò impossibile nel primo caso, e nel secondo fu ostacolata da opposizioni locali.

Infine si sarebbe riconosciuta l'opportunità di attivare il servizio economico su due tronchi Viareggio-Lucca e Lucca-Bagni di Lucca. Effettivamente uno di esso ha un prodotto chilometrico annuo superiore al limite massimo di L. 10,000 contemplato dalla legge 9 giugno 1901; ma abbinando insieme i due tronchi, il prodotto chilometrico complessivo rimane al disotto del limite massimo predetto. In tal senso avanzammo la proposta al Governo, ma essa non fu approvata.

Attendiamo ora di veder realizzato qualcuno dei progetti finora studiati in modo concreto, e cioè, oltre a quelli per per la Cecina-Volterra e per Sparanise-Gaeta di cui vi parlammo più sopra, anche quelli per la Ceva-Ormea e per la Cuneo-Saluzzo cui già accennammo nella relazione dello scorso anno, per poi poter tener conto, nel compilarne dei nuovi per altre linee, di tutte le modificazioni od innovazioni che la pratica potesse suggerire, e concretare definitivamente gli studi circa il tipo speciale di locomotive e di veicoli che meglio risponda allo esigenze e alla natura del nuovo servizio, studi che già avevamo intrapresi, pur tenendoci pronti ad iniziare i primi esperimenti con materiale ordinario opportunamente modificato.

Ad ogni modo le difficoltà incontrate fin qui per l'attivazione dell'esercizio economico, ed anche i risultati cui si pervenne laddove esso trovò pratica applicazione, non possono che confermarci nel parere già accennato nella precedente relazione, che sia cioè necessaria qualche modificazione alle disposizioni di legge ora vigenti su tale materia.

Lavori di completamento ed assetto delle linee in esercizio.

La Cassa Aumenti Patrimoniali, tenuto conto delle sue risorse e dello stanziamento effettuato dal Tesoro, in base

alla legge n. 56 del 26 febbraio 1900, potè disporre nel 1901-1902 della somma di circa 9 milioni per lavori e provviste. Se però si considera lo stato in cui si trovano le nostre linee e stazioni di fronte al traffico attuale, e il perseverante aumento di questo, si deve riconoscere come la somma suddetta sia sempre inadeguata ai bisogni. E poichè col protrarre l'attuazione di opere indispensabili ed urgenti si aumentano indubbiamente gli imbarazzi già gravi e le lamentele del commercio e del pubblico, con danno sia dell'azienda ferroviaria, sia dell'economia nazionale, così non si può che far voti perchè alla Cassa Aumenti Patrimoniali vengano fornite maggiori risorse, pur anticipando quella parte degli stanziamenti contemplati dalla legge suaccennata, che riguarderebbero l'ultimo periodo del sessennio 1899-1905.

I lavori di riordinamento del servizio ferroviario a Genova, contemplati dalla legge 2 agosto 1897, malgrado le difficoltà che per varie cause si sono incontrate nella loro esecuzione, proseguono regolarmente. Intanto si è potuto ultimare l'abbassamento della galleria della Traversata, fra l'imbocco Brignole e la camera di biforcazione del raccordo colla nuova galleria d'accesso a Genova P. P., e condurre a buon punto il raccordo fra il nuovo piazzale Genova P. P. e la galleria della Traversata. — Si è già dato principio alla costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori a Piazza Principe, e tutto fa sperare che quei lavori potranno giungere al loro compimento in un tempo relativamente breve. — Anche la stazione di Piazza Brignole è in corso di avanzata costruzione.

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari nel Porto di Genova, si è potuto provvedere al miglioramento dell'illuminazione, ed a qualche aumento di binari e sostituzione di piattaforme di maggior diametro; e per aumentare alquanto la potenzialità di quegli scali e facilitare il movimento dei treni sulle linee dei Giovi, vennero iniziati d'urgenza alcuni lavori nelle stazioni di Serravalle Scrivia ed Arquata; ed altri ancora, pei quali sono in corso di studio i relativi progetti, verranno proposti per le stazioni di Ronco e di Isola del Cantone.

Sull'importante argomento della sistemazione generale delle stazioni di Milano, già vi abbiamo a lungo intrattenuti lo scorso anno. Visto però che il Governo non provvedeva a nominare il Presidente della nota Commissione in sostituzione del compianto senatore comm. Gadda, la Società, d'accordo con quella Adriatica, ha rassegnato nel febbraio scorso al Ministero dei Lavori pubblici tutti i progetti studiati dalle due Società perchè al riguardo fosse presa una decisione (1).

Intanto, nei limiti del possibile, e compatibilmente colle scarse risorse a disposizione, anche nello scorso anno si sono attuati o proposti alcuni provvedimenti per diminuire gli imbarazzi derivanti dall'insufficienza degli attuali impianti nelle dette stazioni: così, oltre all'aver condotti a termine i lavori nella passata relazione accennati, abbiamo potuto iniziare quelli pel completamento della squadra rialzo a Porta Romana, e per un miglioramento del servizio merci a P. V. a Porta Ticinese.

E' stato approvato il progetto, e si stanno eseguendo le occorrenti espropriazioni, per la costruzione di un tronco di raccordo diretto della linea del Veneto colla stazione di Porta Romana, per togliere alla Centrale la soggezione del transito dei treni merci da e per quella linea.

Altri lavori poi si vanno ad eseguire per migliorare il servizio locale e le operazioni di smistamento, le quali quanto più sollecitamente si svolgono, tanto meglio soddisfano i bisogni degli scali marittimi di Genova nei periodi dei grandi trasporti.

Un progetto importantissimo di trasformazione e di ampliamento della stazione di Roma Termini, affatto inadeguata al notevole suo movimento che va continuamente aumentando, è ora in corso di studio, unitamente ad altri progetti per l'ampliamento e sistemazivne generale delle stazioni di Pisa Centrale, Alessandria, Savona Letimbro e Torino Smistamento.

(1) S. E. il Ministro dei LL. PP., in occasione della visita fatta il 6 ottobre scorso agli scali di Milano, completò la Commissione e nominò Presidente della stessa l'onorevole senatore avv. Luigi Rossi. Detta Commissione ha ora ultimata la sua relazione.

Fra i lavori in corso di esecuzione, od in attesa dell'approvazione governativa, citeremo quelli per l'ampliamento delle stazioni di Napoli, Nocera, Livorno Marittima, Novi Ligure, Novi S. Bovo, Alessandria (lavori del 1° gruppo), Sestri Ponente, Avigliana, Strevi, Vigevano, S. Marinella, Montelupo, Borgio Verezzi, Albizzate, Gaggiano, ecc. Vi accenneremo altresì che, per soddisfare tanto i bisogni del traffico quanto quelli dell'esercizio, stiamo costruendo le nuove stazioni di Cavaria, fra Gallarate ed Albizzate; di Nervia, fra Bordighera e Ventimiglia; di Pian di Latte, fra Ventimiglia ed il Confine.

Una nostra proposta per l'impianto di un nuovo binario nel porto di Torre Annunziata fu approvata; il raccordo fra la stazione di Civitavecchia e quel porto è ultimato, ma la sua attivazione dovrà essere rimandata forse di qualche anno in conseguenza dei lavori in corso, da parte del Governo, presso il forte Michelangelo.

Per quanto riguarda i raddoppiamenti di binari, la Società ne ha proposto la costruzione sulla Pisa-Roma nelle tratte più lunghe da stazione a stazione, allo scopo di meglio regolare la marcia dei treni. Intanto sono già in pieno corso quelli fra Pisa e Colle Salvetti, e fra Civitavecchia e Corneto, e quanto prima si inizieranno quelli da Corneto a Montalto.

E' ormai ultimato il raddoppio fra S. Nicolò e Piacenza, raccordato col nuovo Ponte sul Trebbia, e si attende l'approvazione del progetto per il raddoppio fra Valenza e Torreberetti.

La nostra attenzione venne pure portata sulla necessità di aumentare la potenzialità dei nostri mezzi di riparazione, sia ampliando le nostre Officine, sia costruendo nelle località più indicate apposite squadre di rialzo, sia fornendo le esistenti officine e squadre di rialzo di meccanismi più perfetti e di moderni sistemi di illuminazione.

Benchè nel passato esercizio siasi data una grande estensione allo studio ed all'impianto di apparati centrali e di blocco lungo le linee, specialmente laddove l'intenso movimento dei treni ne rendeva evidente la necessità, pure sarà cura incessante di proseguire alacremente nello studio di tali applicazioni. Intanto furono attivati quelli sui tronchi di raccordo delle varie stazioni di Milano; sulla linea da Rho a Gallarate; nelle stazioni di Como S. Giovanni, di Casale Monferrato, e di Nizza Monferrato; sulla tratta Novara-Bivio Vignale; e furono invece opportunamente modificati altri impianti che già esistevano in non poche stazioni, coordinandoli alle recenti variazioni ed agli ampliamenti apportati ai binari delle stazioni stesse. In breve tempo potranno pure essere attivati gli impianti degli apparati centrali e di blocco da Sampierdarena al Porto di Genova.

Si sono proseguiti i lavori di rinforzo dei ponti metallici resi indispensabili dalle aumentate velocità dei treni e dal peso delle nuove locomotive. Si stanno sostituendo con archi in muratura le travate in ghisa del ponte sull'Arno presso Signa, non presentando dette travate sufficiente resistenza al transito di alcuni gruppi di locomotive.

Si eseguirono i rifacimenti di binario consentiti dai mezzi a disposizione, e si provvide ai risanamenti della massicciata nelle tratte per le quali fu possibile un accordo col Governo circa la spesa, mentre in altre molte si limitò il provvedimento ai ricarichi più indispensabili per ragioni di sicurezza.

Si studiano nuovi tipi di meccanismi pel giro delle locomotive e dei carri di lungo passo ora in servizio.

Anche nel decorso esercizio non pochi lavori furono eseguiti o proposti pel consolidamento ed il ripristino di manufatti o di tratte di linea interrotte o danneggiate da mareggiate, inondazioni, frane, ecc.; ed altri pel completamento di linee nuove costrutte dallo Stato: fra gli stessi

vi menzioneremo soltanto le opere di difesa o di completamento sulle linee liguri di levante e di ponente; sulla Ivrea-Aosta; sulla Ceva-Ormea; sulla Succursale dei Giovi; sulla Torino-Modane; sulla Battipaglia-Reggio; sulla Roccasecca-Avezzano; sulla Taranto-Reggio.

Importanti poi furono le opere eseguite d'urgenza, od ancora in corso, pel ripristino delle interruzioni avvenute in seguito alle pioggie dell'autunno scorso sulla Roma-Napoli, dove si ebbe a lamentare la caduta di tre ponti, e sulla Taranto-Reggio e Taranto-Brindisi.

Di non trascurabile importanza sono anche i lavori necessari per prevenire gli infortuni, quali furono imposti dal regolamento in applicazione della legge del marzo 1898, lavori sulla cui competenza passiva è sorta questione col Governo.

Per quanto riguarda i lavori eseguiti o proposti alle condizioni dall'art. 101 del Capitolato, ossia con rimborso a prezzo di stima allo scadere dell'esercizio, anche quest'anno non abbiamo che a segnalarvi quelli inerenti all'esperimento di trazione elettrica sulla linea Milano-Varese, essendo gli altri di limitatissimo importo.

Circa i lavori a carico della Società, perchè riferentisi all'ordinaria manutenzione delle linee e delle stazioni, osserveremo che si ebbe un aumento non indifferente nella sostituzione delle traverse, anche per rispondere alle esigenze del maggior peso e della maggiore celerità dei treni, e che si diede corso ad importanti ristauri di varie stazioni e di opere d'arte maggiori.

Servizio commerciale.

Nel decorso esercizio venne iniziato a Genova (Molo Vecchio) il servizio dei Magazzini Generali collegati con binari allo scalo di piazza Caricamento. E perchè questo grande stabilimento di deposito temporaneo delle merci possa riuscire veramente utile al commercio genovese, e di sollievo all'esercizio ferroviario, specialmente nei periodi di maggiore intensità di trasporti, si è da parte nostra contribuito ad agevolarne il funzionamento accordandogli parecchie facilitazioni, fra le quali quella di ricevere spedizioni in arrivo da terra, malgrado le non lievi difficoltà da suparare per la deficienza degli impianti.

Le spese per il servizio negli scali del porto di Genova si aggravarono, nello scorso esercizio, perchè le aumentate mercedi agli operai legittimarono da parte delle imprese, cui sono commesse le prestazioni di manovre, domande di maggiori compensi a cui si dovette far ragione, procurando però, in quanto possibile, di contenerli nella più ristretta misura.

Di fronte alle sempre crescenti esigenze del pubblico, riguardo alla comodità e celerità dei viaggi, la nostra Amministrazione, d'accordo con le altre interessate, soppresse per taluni convogli internazionali la visita doganale dei bagagli alle dogane di confine, facendola invece eseguire nelle carrozze dei convogli stessi. Tale provvedimento, senza dubbio gradito ai passeggeri, impone però un sensibile onere alla nostra Amministrazione per le indennità che devonsi corrispondere al personale delle dogane.

Durante il decorso esercizio si definirono, con reciproca soddisfazione, i punti che erano ancora controversi della convenzione con le Strade Ferrate della Sicilia relativa al servizio cumulativo traverso lo stretto di Messina coi ferry-boats, in ispecie per le condizioni di scambio del materiale rotabile.

A richiesta del Ministero delle Finanze si è assunto, d'accordo con le altre Amministrazioni delle grandi Reti, l'impegno di provvedere al trasporto dei generi di privativa stipulando apposito contratto con decorrenza dal 1° gennaio, analogo a quello già in vigore nei trasporti militari. Con esso si ritiene di aver almeno conseguito l'intento di conservare alle linee di questa rete l'intero traffico dei sali e tabacchi che loro spettava e che negli anni precedenti veniva in parte deviato dalle Ditte appaltatrici, le quali si valevano anche delle vie concorrenti.

Contenzioso.

Accenniamo, come di solito, alle cause più importanti.

Si accennò lo scorso anno che il Governo aveva interposto appello contro la sentenza del Collegio Arbitrale che respinse le sue domande intese a farsi riconoscere il diritto del più ampio sindacato sui bilanci sociali, agli effetti dell'eventuale compartecipazione negli utili oltre il 7 1|2 per cento. La causa pende tuttora avanti la R. Corte d'Appello di Roma.

Avanti la Corte medesima è pure ancora pendente l'altra causa che la nostra Società, insieme all'Adriatica e alla Sicula, intentò al Governo, che intendeva applicare loro il Regolamento 31 ottobre 1873 n. 1688 e il R. Decreto 22 maggio 1900 n. 144 circa il sindacato amministrativo sull'esercizio ferroviario. Avendo il Collegio Arbitrale respinto le domande delle tre Società, queste ricorsero in appello.

Abbiamo riferito circa le cause relative all'aumento di imposta di ricchezza mobile chiestoci dall'Erario, per effetto della legge del 1894, tanto sulle *obbligazioni sociali* quanto sull'*annualità* per l'uso del materiale mobile. Quanto alle obbligazioni la Cassazione di Roma, come è noto, ci fu favorevole per gli anni 1894, 1895, 1896 e 1897, e ammise l'aliquota del 15 anzichè del 20 0|0; mentre, mutato avviso, ci fu contraria per l'anno 1898, per il quale si uniformò ad essa la Corte di Torino in sede di rinvio. Data cotale disparità di giudizio, stiamo ora ritentando la prova per l'anno 1899.

Quanto all'*annualità* dovutaci dal Governo per l'uso del materiale mobile, la Cassazione ha ritenuto che lo Stato durante l'esercizio non siasi impegnato a corrispondere il 5 0|0 netto dei 135 milioni, ma l'annualità lorda di lire 7,820,000.

Circa la causa sull'adempimento dell'art. 103 appellata dal Governo, che ora ne ha receduto, ne diciamo altrove. Per effetto di cotale recesso e degli accordi presi per le modificazioni da introdursi col 1° gennaio 1903 nell'ordinamento attuale, il quale così vien riconosciuto legittimo, giova sperare abbia a cessare la sequela di liti che avanti qualche sede giudiziaria ha assunto proporzioni affatto eccezionali, con gravissima perturbazione nell'organizzazione amministrativa, senza dire degli effetti finanziari onerosissimi.

Altro motivo di agitazione potè pure essere tolto di mezzo eliminando completamente le cause che erano rimaste in corso per il contributo nell'imposta di ricchezza mobile sugli stipendi. Anche i gruppi dissenzienti finirono coll'accettare da ultimo le proposte che la Società. per puro spirito di conciliazione, erasi indotta a fare.

Andiamo eliminando anche lo strascico delle cause che sono derivate dall'art. 82 del Capitolato d'esercizio per gli ex-straordinari governativi già addetti alle costruzioni. Non ostante che il Collegio Arbitrale abbia dichiarato, e il Governo riconosciuto, che le preferenze di quell'articolo non dovevano applicarsi che nel caso di veri appalti concessi alle Società e non di semplici dirigenze, i Tribunali con sentenze, su cui esercitò notevole influenza il contegno successivo del Governo, dichiararono quelle preferenze applicabili agli straordinari delle dirigenze e degli studi. Ad evitare numerose liti si va cercando di venire a composizioni amichevoli.

Il R. Decreto del 31 gennaio 1901 relativo al nuovo Istituto di Previdenza elevava, come è noto, i contributi della nostra Società, come dell'Adriatica e della Sicula, in misura. a nostro avviso, arbitraria. Sul ricorso delle Società la IV Sezione del Consiglio di Stato prima sospese il R. Decreto, ma poi respinse le loro domande. Contro la decisione del Consiglio di Stato pende il ricorso delle Società alla Cassazione di Roma, e la causa non è ancora decisa.

Di recente poi il Governo pubblicava nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 ottobre scorso il R. Decreto 2 agosto n. 404, col quale, ponendo in vigore il nuovo Statuto dei vecchi

Istituti di Previdenza, elevava pure alla misura dell'8 e del 4.20 0|0 i contributi sociali, e ciò contrariamente all'art. 35 del nostro Capitolato ed anche all'art. 26 della legge 29 marzo 1900 n. 101, secondo la quale il Governo avrebbe dovuto prima provocare la decisione del Collegio Arbitrale.

Stante l'esecutività del R. Decreto dell'agosto fu subito provveduto alle necessarie intimazioni tanto ai Ministeri interessati, quanto alla Rappresentanza delle due Casse, per far salve ogni ragione ed azione della Società.

Signori,

Vi abbiamo esposte con tutta chiarezza le condizioni in cui si è svolto l'esercizio 1901-1902 ed abbiamo ora l'onore di proporvi:

1) Di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1901-1002;

2) Di fissare in L. 15 il dividendo per ognuna delle 358,926 azioni;

3) Di conferire fin d'ora al Consiglio d'Amministrazione i più ampi poteri per dare eventualmente la disdetta del Contratto d'esercizio.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

Otto amministratori, essendo scaduti per anzianità, a termini dell'art. 8 dello Statuto, i signori: Bellinzaghi conte Decio, Bertarelli comm. Tommaso, Borghese Don Francesco Duca di Bomarzo, Cattaneo comm. Roberto, Durazzo Pallavicini marchese G. F., Massa comm. ing. Mattia, Di Montagliari marchese comm. Giovanni, Sanseverino Vimercati conte ing. Alfonso;

Cinque sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto.

I consiglieri ed i sindaci scaduti sono rieleggibili.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(Stato dei lavori al 1° dicembre 1902).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° dic. 1902 m.	8261	5713	13,974
Progresso mensile . . . . »	208	146	354
Totale al 1° gennaio 1903 . m.	8469	5859	14,328
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	11,059	12,532	23,591
» media giorn. .	399	432	831
In galleria, totale giornate .	27,742	32,186	59,928
» media giorn. .	1,035	1,149	2,184
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	414	460	864
Totale dei cantieri: totale giorn.	38,801	44,718	83,519
» media giorn.	1,434	1,581	3,015

Lato nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato fino al km. 8,306 il gneiss schistoso granitifero, e poscia il schisto micaceo calcarifero, talvolta piritifero.

Sospesesi la perforazione meccanica durante 66 ore causa le feste di Santa Barbara e di Natale. Il progresso medio della perforazione meccanica fu di m. 7,04 per giornata di lavoro.

Accidenti: Il 16 dicembre, in seguito all'esplosione imprevista di una mina nelle cave della Massa, durante gli esperimenti di un nuovo esplosivo l'operaio Drudi Lorenzo di Cesena fu ucciso e Sommaruga Ambrogio di Milano, ferito mortalmente; quest'ultimo soccombette alle sue ferite il 21 dicembre. Il 18 dicembre, Santangelo Donato, di Raino (provincia d'Aquila) fu ferito mortalmente da un blocco staccatosi nella galleria. Morì il 29 dicembre.

Lato sud. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso. Si sospese la perforazione meccanica durante 72 ore per la festa di Santa Barbara e Natale.

Il progresso medio della perforazione meccanica è stata di 5.21 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 930 litri al secondo.

><

Ferrovia Transiberiana.

Da una nota informativa pubblicata dalla Agenzia Havas relativa alle comunicazioni rapide ferroviarie, mediante la ferrovia transiberiana, fra Mosca ed i porti dell'estremo Oriente, risulta che attualmente circolano fra Mosca ed Irkoutsk solo tre treni rapidi per settimana, uno dei quali appartiene alla Compagnia internazionale dei Vagoni-letto. Col 1° corrente questi treni vennero estesi fino a Porto Arthur ed a Dahuy ove si troveranno in coincidenza con la partenza dei piroscafi per Shanghai e per Nagasaki. Il loro numero sarà portato a cinque per settimana, e si intende di renderli giornalieri a cominciare dal 1° gennaio 1904.

E' evidente che dall'esercizio di questa linea transiberiana e dalla linea in costruzione nell'Asia Minore può derivare danno sensibile ai nostri interessi a causa dello spostamento che ne verrebbe al transito della posta, dei passeggeri e delle merci del Nord d'Europa diretti all'estremo Oriente.

E pertanto non dubitiamo che il nostro Governo, d'accordo colle Amministrazioni ferroviarie starà già studiando quali questioni convenga risolvere allo scopo di conservare al transito attraverso l'Italia il grande traffico mondiale che attualmente vi si svolge.

><

Conferenza per il riscatto del Sempione.

Il 10 corrente, alle ore 10, avrà luogo l'adunanza della Commissione per la conferenza riguardante la definizione delle questioni relative al riscatto della ferrovia del Sempione. Interverranno quali delegati della Confederazione Elvetica, oltre il Ministro di Svizzera in Roma ed il sig. Weissenbach, Presidente della Direzione delle ferrovie federali, anche i sigg. Stockmar e Colomb, membri della Direzione delle ferrovie del Giura-Sempione. A rappresentare il Governo italiano interverranno il comm. ingegnere Vittorio Ottolenghi, R. Ispettorato Generale delle costruzioni e concessioni di Strade Ferrate, per il Ministero dei Lavori Pubblici, il capitano Pennella per il Ministero della Guerra ed il comm. Mortara, Ispettore Generale del Tesoro, per il Ministero del Tesoro.

Oltre questi delegati, devono partecipare anche quelli della provincia di Milano e degli enti interessati. Ora questi hanno domandato un po' di tempo per mettersi fra loro d'accordo e procedere a tale nomina.

><

Conferenza per il trasporto degli agrumi dalla Sicilia.

Il giorno 7 del corrente mese si è tenuta presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una confesenza, alla quale hanno partecipato: *Pel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:* Calvori comm. Icilio, R. Ispettore superiore; comm. rag. G. Sanguini, R. Ispettore capo; cav. avv. B. De Luca, R. Ispettore-reggente. *Pel Ministero del Tesoro:* Comm. N. Mercadante, Capo di Divisione. *Per le Ferrovie del Mediterraneo:* Cav. Termidoro, Segretario-capo della Direzione Generale; cav. M.

Schöenbeck, Ispettore principale. *Per le Ferrovie dell'Adriatico:* Cav. C. Combi, Capo della Divisione Tariffe. *Per la Rete Sicula:* Comm. Bianchi, Direttore Generale della Società, e cav. De Medio, Capo dell'Ufficio Controllo Prodotti.

Scopo della conferenza era quello di stabilire le basi di una nuova tariffa atta a promuovere il trasporto degli agrumi dalla Sicilia al Nord d'Italia ed all'estero, per venire in aiuto della produzione agrumaria della Sicilia, colpita da forte crisi.

Sappiamo che la Commissione ha ritenuto opportuno di proporre l'applicazione di una tariffa ridotta sulla base della n. 502 interna delle Reti Mediterranea ed Adriatica, nonchè l'abbuono del 20 0[0 sulla quota governativa.

><

Treni di lusso: Berlino-Firenze-Roma-Napoli (via Verona-Bologna) Napoli-Palermo (via Reggio Calabria-Messina).

Il treno di lusso Berlino-Firenze-Roma-Napoli (via Verona-Bologna si effettuerà, sino a nuovo avviso da Roma a Napoli nei giorni di martedì e venerdì a cominciare dal 6 corrente e da Napoli a Roma, nei giorni di mercoledì e sabato a cominciare dal 7 corrente.

Il detto treno di lusso fa servizio viaggiatori e bagagli per e da ognuna delle seguenti stazioni, nonchè per quelli in transito dalle medesime: Verona P. N., Modena, Bologna, Firenze, Roma e Napoli.

Il treno di lusso Napoli-Palermo (via Reggio Calabria-Messina) si effettuerà sino a nuovo avviso in ogni sabato, a datare dal 10 corrente da Napoli per Palermo ed in ogni martedì a cominciare dal 13 detto da Palermo per Napoli.

Il detto treno di lusso fa servizio viaggiatori e bagagli nelle sole stazioni di Napoli, Reggio Calabria Succursale, Messina e Palermo e per e da ognuna delle stazioni stesse, nonchè in transito dalle medesime.

><

Per la Lucca-Aulla.

Ieri una Commissione composta dei rappresentanti del Comune e della Provincia di Lucca, accompagnata dall'on. Casciani presidente del Consiglio provinciale, è stata ricevuta dall'on. Niccolini al quale sono state fatte vive raccomandazioni per il sollecito proseguimento della linea Lucca-Aulla.

L'on. Niccolini ha dato alla Commissione ampie assicurazioni che da parte del Governo sarà fatto tutto il possibile perchè sia data la concessione in tempo breve almeno del tratto Bagni di Lucca-Ponte di Campia.

><

Ferrovia Francavilla-Lecce.

La Società francese Dyle e Bacalan ha inoltrato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la costruzione della ferrovia Francavilla-Lecce, diramazione Novoli-Nardò.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il giorno 3 corrente, presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori di sistemazione al km. 755 della linea Bologna-Otranto (costruzione di un viadotto). Delle 10 Ditte invitate alla gara, 3 soltanto hanno concorso, offrendo sui prezzi di tariffa annessa al contratto i seguenti ribassi: D'Elia ing. Vincenzo di Gallipoli il 15.16 0[0; D'Erchia ing. Sante di Monopoli il 15.01 0[0; Vergara Francesco di Taranto l' 1 0[0. Dopo di che l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta D'Elia, quale migliore offerente.

(Elaborati di appalto).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati di appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Bari (1° gruppo).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte)

Il 12 corrente mese, presso alla Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del Bivio Tortona sulla linea Alessandria-Piacenza.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 31 dicembre 1902 presso la Direzione medesima ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sostituzione delle travi in ghisa con altre in ferro nel cavalcavia di Piazza dello Statuto in Torino. Delle 15 Ditte ammesse alla gara 4 soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alle Officine di Savigliano col ribasso del 12.50 0[0.

><

Lo scalo ferroviario marittimo di Spezia e l'industria locale.

Ci informano da Spezia che quella Amministrazione municipale ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che questo scalo ferroviario marittimo venga abilitato a ricevere oltre che le merci provenienti dal porto, anche altre merci provenienti da locali industrie. La cosa è di sommo interesse per quella città, in quanto che renderebbe soddisfatti i legittimi desideri della classe industriale e commerciale, per la quale, stante la notevole distanza dagli stabilimenti industriali alla stazione di Valdellora, riesce gravoso ed è causa di intralcio e di difficoltà per gli scambi e le spedizioni il doversi servire di quest'ultima stazione.

><

Per la classificazione del melasso.

In dipendenza della nuova legge sugli zuccheri è proibita l'estrazione dello zucchero dal melasso; motivo per cui questa merce che prima era considerata ed aveva un valore di materia prima, ora non può essere ritenuta che come un residuo di fabbricazione e, come tale, non potrà essere che distillato, oppure venduto a fabbricanti di lucido da scarpe, oppure ancora utilizzato come foraggio per i bovini. E pertanto mentre, prima della legge il melasso rappresentava un valore ragguardevole, ora non può essere venduto che per poche lire.

Per questo motivo molti fabbricanti di zucchero hanno rivolta istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè si provveda a modificare, per gli effetti delle vigenti tariffe ferroviarie, la classificazione del melasso in guisa che possa fruire degli stessi prezzi di trasporto dei residui delle barbabietole e delle vinaccie, le quali ultime hanno quasi lo stesso prezzo del melasso e la stessa sua utilizzazione.

Soltanto modificando in tal senso la tariffa, si assicura dagli interessati, si renderebbe possibile il trasporto in ferrovia di detta merce; ed a fare ciò si afferma essere

interessate indirettamente anche le Amministrazioni ferroviarie, giacchè, in caso contrario, i fabbricanti di zucchero si vedranno costretti di fare degli impianti nelle loro fabbriche per lavorare una merce che non potrebbe, per la sua natura, essere gravata da forti spese di trasporto, e di conseguenza le ferrovie perderebbero un traffico che può raggiungere facilmente e presto ben 20,000 tonnellate annue.

Altro argomento favorevole che si adduce dagli interessati è quello che trattasi di trasporti che si effettuerebbero quasi esclusivamente nei mesi di febbraio, marzo, aprile e maggio, mesi questi in cui le linee sono meno ingombrate da altri trasporti e che per di più la detta merce viaggerebbe per la massima parte in vagoni serbatoi di proprietà privata od affittati, oppure in vagoni scoperti.

><

Congresso degli Agricoltori italiani in Roma.

La Società degli Agricoltori italiani, presieduta dall'on. marchese Raffaele Cappelli, deputato al Parlamento, ha stabilito di indire in Roma un Congresso degli Agricoltori italiani nei giorni dal 18 al 21 febbraio p. v. I temi che saranno posti all'ordine del giorno sono della massima importanza per l'agricoltura italiana, cioè: discussione sul disegno di legge per l'Agro romano; discussione sul disegno di legge forestale; discussione a proposito della denuncia del trattato di commercio e di navigazione con l'Austria-Ungheria; discussione sul disegno di legge dei contratti agrari.

Ai partecipanti al Congresso saranno concesse dalle ferrovie e dalle Società sovvenzionate di navigazione le consuete facilitazioni di viaggio, consistenti nell'applicazione della concessione speciale *I*.

><

I trasporti dei prodotti calabresi
sulla Bari-Taranto-Metaponto.

Abbiamo accennato in un precedente numero del *Monitore* ad una istanza della Camera di Commercio di Bari per ottenere che sulla linea Bari-Taranto-Metaponto-Reggio Calabria venissero ridotte le tariffe di trasporto dei principali prodotti calabresi.

Ora ci risulta che la domanda è stata esaminata dalle Amministrazioni ferroviarie interessate; ma non potè essere accolta, in considerazione che principali prodotti naturali ed industriali che dalla costa tra Reggio Calabria e Taranto sono diretti a Bari (agrumi; cereali, crusche, farine e legumi secchi; cloruro di potassio, nitrato di soda e solfato di potassa; filati e tessuti; frutta secche; lana sucida; mattonelle e piastrelle di cemento, di terra cotta, ecc.; merci ascritte alla tariffa eccezionale n. 1001; metalli greggi e minerali metalliferi; olio di oliva (anche al solfuro di carbonio); paste da vermicellaio; pietre greggie e lavorate, calce, lava, tufi e materiali da costruzione ascritti alla tariffa speciale n. 121, serie I; vini comuni, mosto, uva pigiata e feccia di vino) fruiscono già di tariffe locali od eccezionali con prezzi così miti da non consentire ulteriori riduzioni.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione del dormitorio del personale viaggiante ed ampliamento dell'officina di carica degli accumulatori elettrici nella stazione di Torino Porta Nuova, per lire 51,000.

Riparazione dei danni causati dalla piena del torrente Savolano fra i km. 298.740 e 300.670 della linea Roma-Pisa, per L. 4050.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Angri, per L. 18,700, delle quali L. 1300 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un nuovo passo a livello al km. 4.754 della linea Milano-Vigevano e soppressione del passo a livello al km. 4.529 della linea stessa, per L. 2470.

Consolidamento dell'imbocco est della galleria Mazzinara al km. 63.717 della linova Genova-Pisa, per lire 83,000, delle quali L. 82,000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento delle spalle dei sottovia ai km. 0.458 e 0.817 della linea Sampierdarena-Rivarolo e sostituzione degli apparecchi di appoggio delle travate metalliche, per L. 15,100.

Impianto dell'acqua potabile nella stazione di Mondovi, per L. 430.

Ampliamento e miglioramento degli impianti del servizio merci nella stazione di Follonica, per L. 1500.

Impianto di una nuova gru idraulica nel deposito locomotive di Napoli-Centrale, per L. 825.

Trasformazione in doppio dello scambio semplice inglese 9-10 al quadrivio della Coscia nel porto di Genova, per L. 1620.

Doppia sostituzione della piattaforma da m. 7 della stazione di Pisa-Centrale con quella di m. 8.50 della stazione di Pizzo, previamente allungata a m. 9.50, per L. 5700.

Costruzione di un nuovo binario per il carico e lo scarico diretto nella stazione di Novara, per L. 3370, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di due binari tronchi nella stazione di Nizza Monferrato, per L. 7000, oltre il materiale d'armamento.

Rete Adriatica:

Sistemazione del ponticello al km. 63.621 della linea Roma-Sulmona, per L. 1500, delle quali L. 1200 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un nuovo binario tronco e trasporto dalla 2ª alla 3ª linea del binario di corsa nella stazione di Ceraino, per L. 10,500, oltre il materiale metallico di armamento.

Prolungamento del muro di sostegno a valle del piazzale interno della stazione di Larino in prosecuzione delle fronte del fabbricato viaggiatori, per L. 10,000, della quali L. 9000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento degli argini contenitori del fiume Tione a monte ed a valle della ferrovia Mantova-Legnago, al km. 109.319, per L. 2200.

Rete Sicula:

Riparazione dei danni arrecati dalle mareggiate nella località detta Contesse, fra i km. 331.141 e 331.942 da Palermo della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 103,000.

Riparazione dei danni prodotti dalle pioggie fra le stazioni di Santa Teresa e di Cannizzaro, per L. 15,500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Maggiori lavori occorrenti alla sistemazione del servizio ferroviario nella stazione di Brindisi porto, per lire 3173.04 a carico della rete Adriatica e L. 526.96 a carico della rete Mediterranea.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Montale Agliana, sulla linea Firenze-Pistoia, per L. 31,600.

Rete Mediterranea:

Sostituzione di due piattaforme nella stazione di Racconigi, per L. 7475.

Ampliamento del servizio merci e di trasbordo nella stazione di Milano Porta Sempione, per L. 58,720.47 a carico della rete Mediterranea e L. 37,979.53 a carico della rete Adriatica.

Consolidamento del sottovia della strada Salviati al km. 106.557 della linea Pisa-Spezia, per L. 1160.

Sistemazione dell'impalcatura metallica del sottovia Barabino a Sampierdarena, per L. 43,015.

Prolungamento verso mare della cabina A della stazione di Sampierdarena, per L. 390.

Riduzione alla sagoma normale della galleria di Ciampino fra i km. 16.862 e 17.147 della linea Ciampino-Frascati, per L. 49,000.

><

La stazione marittima di Livorno.

Nelle conferenze tenute a Livorno tra i rappresentanti dell'ispettorato governativo, del genio civile, e del capitano del porto, del sindaco di Livorno, dell'assessore finanziario, dell'Adriatico e del Mediterraneo, fu concretato lo schema della convenzione tra Governo e Comune per la cessione dell'area coperta, di proprietà del Municipio, e per la sistemazione del servizio della stazione marittima. Questa convenzione potrà essere resa esecutoria fra breve tempo, anche in attesa del progetto di legge che dia allo Stato i fondi necessari per l'acquisto delle aree coperte.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Napoli in materia di *Responsabilità* della pubblica Amministrazione (costruzione di opere pubbliche, danni ai privati, risarcimento, inapplicabilità dell'art. 1151 del Codice civile, danni impreveduti ed imprevedibili, giudizio di fatto) ha emessa sentenza colla quale si stabilisce la massima seguente:

« La pubblica Amministrazione, quando provvede alla viabilità pubblica, ed al regime dei fiumi o ad altri pubblici servizi, opera *jure imperii*, e non assume responsabilità verso i privati, se non nel caso che per effetto dell'opera pubblica si tolga o si menomi un diritto patrimoniale.

« Però codesto danno è risarcibile nei limiti della legge di espropriazione per pubblica utilità, e non mai in base all'art. 1151 del Codice civile per pretese colpe aquiliane.

« Se il danno non è direttamente derivato dall'opera pubblica, ma da un fatto estraneo, massime se impreveduto o imprevedibile, viene meno ogni responsabilità della pubblica Amministrazione.

« E' incensurabile il convincimento del magistrato del merito, il quale, ritenendo in base agli atti ed alle ammissioni delle parti il danno causato dalle eccezionali ed imprevedibili allusioni, cui attribuisce la qualifica di caso fortuito, reputa frustraneo ed inopportuno per la decisione della causa, ogni mezzo istruttorio ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il 17 febbraio p. v. scadrà la tariffa eccezionale n. 1007 piccola velocità pei trasporti delle piriti dalle stazioni di Fallonica e di Gavonano che era stata approvata in via di esperimento per la durata di un anno. Per quanto a noi consta la tariffa in parola avrebbe dato buoni risultati; epperò se ne desidera la rinnovazione. E pertanto la Ditta Praga e Comp. che coltiva le miniere di Gavonano e di Fallonica e moltissime altre Ditte che per la loro industria fanno di quel minerale, hanno rivolte vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici perchè quella tariffa sia mantenuta in vigore per altri due anni: e ciò nell'interesse della rispettiva industria, dell'industria mineraria nazionale e degli stessi trasporti ferroviari che sarebbero quasi nulli qualora la domanda venisse respinta. Imperocchè senza della tariffa eccezionale predetta la Ditta Praga sarebbe molto probabilmente costretta a sospendere il lavoro delle miniere; e del resto le molte altre Ditte che attualmente si servono di quel minerale non avrebbero più la convenienza di adoperarlo a motivo del forte prezzo di trasporto. A noi consta che il Ministero dei Lavori Pubblici è favorevole alla proroga della tariffa e riteniamo che anche quello del tesoro e la ferrovia saranno dello stesso avviso.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici d'accordo cogli altri Ministri interessati ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatico di prorogare a tutto il corrente mese la concessione accordata alla Ditta R. A. Cenani per spedizioni di semolino da Venezia a Roma;

2) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Iginio Colombo per trasporti di estratto di legno di castagno e di altri estratti tintoriali da Mondovì a Modane ed a Genova-Brignole è rinnovata pel periodo dal 3 ottobre 1902 al 30 giugno 1903 col ribasso del 15 per 0[0 sui prezzi normali di tariffa, oltre il diritto fisso, mantenendo fermo per i trasporti da Mondovì a Genova-Brignole il prezzo originario di L. 11.08 alla tonnellata, oltre il diritto fisso, e riducendo proporzionalmente i quantitativi minimi d'impegno [da 150 a 115 e rispettivamente da 100 a 75 tonnellate;

3) Proposta dell'Adriatico di prorogare al 31 marzo 1903, aumentando proporzionalmente di altre 625 tonnellate il quantitativo d'impegno, la concessione accordata alla Ditta Battaini e Comp. di Milano, per trasporti di pietra greggia, da Novate M. e Samolaco a Milano;

4) Proposta della Mediterranea per la quale si rinnova fino al 30 giugno 1904, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Società di Navigazione « La Veloce » per trasporto di lane sucide dagli scali di Genova e di Rivarolo Ligure Dochs per l'Austria-Ungheria (via Peri, Cormons e Pontebba) e dai detti scali di Genova alla Germania (via Pino) elevando i quantitativi minimi proporzionalmente, restando fissati in tonn. 670 per i trasporti diretti all'Austria-Ungheria, ed in tonnellate 3340 per quelli destinati alla Germania, delle quali 1670 sono escluse dal rimborso;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovare la concessione accordata alla Ditta C. E. fratelli Marzollo per trasporti di cotoni greggi da Venezia a Verona, Ancona e Napoli, per il periodo dal 1° dicembre 1902 al 30 giugno 1905, ferme restando le stesse condizioni e ferma la facoltà di disdetta annuale;

6) Proposta della Mediterranea per rinnovare alle stesse condizioni, per il periodo dal 6 marzo 1903 a tutto giugno 1904, elevando il quantitativo minimo d'impegno da 100 a 130 tonn., la concessione accordata alla Ditta Rinaldo Bozzi per trasporti di bozzoli morti doppi in grana, sfarfallati doppi di scarto lavati e cascami di seta, da Milano alla Francia;

7) Proposta dell'Adriatica per la quale la conces-

cessione accordata alla Ditta Galeotti Antonio per trasporti di carbon fossile da Venezia a Poggio Rusco è rinnovata puramente e semplicemente per un altro anno, e cioè fino al 15 agosto 1903.

— È in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici, di Agricoltura, Industria e Commercio, delle Finanze e del Tesoro, col quale si dispone che in surrogazione della tariffa n. 1, grande velocità, serie A e B, approvata col decreto ministeriale del 17 ottobre 1899, andranno in vigore col 1° febbraio p. v. le due nuove tariffe speciali n. 1 e n. 11, grande velocità, per il trasporto di colli del peso fino a chilogrammi 20, nonchè le aggiunte e le modificazioni da introdursi nel volume delle tariffe, in conseguenza dell'attuazione delle tariffe speciali stesse, state approvate in via di esperimento per due anni col Reale Decreto del 5 ottobre 1902.

Senatore STEFANO BREDA

Nella sua villa di Ponte di Brenta, presso Padova, è morto il 4 corr., a 79 anni, il comm. **Stefano Breda**, senatore del Regno, uno dei maggiori creatori dell'industria siderurgica italiana, iniziatore ed assuntore di numerose opere pubbliche, presidente della Società Veneta di costruzioni pubbliche.

Tra le sue opere principali, basta ricordare ch'egli ideò e tradusse in atto il grandioso impianto delle Acciaierie di Terni dotando l'Italia di uno stabilimento che rivaleggia coi primi di Europa e che ci ha emancipati dall'industria straniera, specie per ciò che riguarda l'armamento navale.

Il paese perde con **Stefano Breda**, un ingegno di primo ordine, un raro esempio d'illuminata attività e di patriottismo ed ha ben ragione di piangerne la scomparsa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in adunanza straordinaria ha ammesso con qualche avvertenza il progetto del tronco Napoli-Secondigliano, della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Ferrovia Bergamo-San Pellegrino. — Il R. Ispettore-capo del Circolo di Milano mandò al Ministero dei Lavori Pubblici il suo parere favorevole, in linea tecnica, sul progetto e la domanda di concessione della provincia di Bergamo per la ferrovia Bergamo-S. Pellegrino-S. Giovanni con il sussidio chilometrico di 5000 lire per 70 anni.

Ferrovia Monza-Besana-Molteno. — È in corso d'esame presso il Comitato Superiore delle Strade Ferrate la domanda di concessione della ferrovia Monza-Besana-Molteno, compresa nella legge ultima per le ferrovie complementari.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1902.* — Nella decade 21-31 dicembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,397,835.45, con un aumento di L. 305,876.65 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1902 si ragguaglia a L. 80,516,196.46, presentando un aumento di L. 2,828,003.28 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902.* — Nella decade 21-31 dicembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,981,679.32, con un aumento di lire 300,374.07 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902 si ragguaglia a L. 139,731,765.63, e presenta un aumento di lire 8,697,639.89 in confronto del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1902.* — Nella decade 11-20 dicembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 361,592, e presentano un aumento di L. 3434 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1902 ammontano a L. 6,167,323, con un aumento di L. 218,918 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Un nuovo tronco della ferrovia della Jungfrau.* — Il giorno 2 corr. venne forata la galleria al cui capo si troverà la stazione di Eigerwaard della strada ferrata della Jungfrau. Con questo nuovo tronco, che sarà aperto al traffico in giugno del corrente anno, la linea della Jungfrau avrà una lunghezza di chilometri 4.5 in esercizio.

Rimane da costruire un tronco da 1200 a 1300 metri par arrivare alla stazione *Mare di ghiaccio*, punto culminante provvisorio della linea. Questi colossali lavori continueranno ancora due anni. Alla stazione *Mare di ghiaccio* verrà insediato un ufficio di guide, che s'incaricherenno di condurre i viaggiatori sulle alte e pericolose vette del Möuch, Eiger e Jungfrau.

Ferrovie Portoghesi. — Il *Diario do Governo* contiene un decreto approvante il progetto e la stima in 299,000 milreis della ferrovia da Estremoz a Villa Vicosa, che è il prolungamento della linea da Casa Brunea ad Estremoz.

Ferrovie Tunisine. — Dal rapporto del signor Pavillier, direttore generale dei lavori pubblici, risulta che la costruzione della linea di Kalaal-es-Senian, in Tunisia, sta per cominciare. La parte che giungerà a Gafur sarà compiuta nel 1904.

Per le altre linee della nuova rete tunisina gli studi non sono ancora finiti, e specialmente per il prolungamento della ferrovia da Sussa a Kernan bisogna aspettare che vi sia un traffico certo, sicuro.

La ferrovia del Mornang sarà prolungata entro questo anno.

Ferrovia della Manciuria. — Sulla grande ferrovia della Manciuria l'agente commerciale degli Stati Uniti a Vladivostok fornisce alcuni particolari interessanti. Ai termini dell'accordo intervenuto, gli azionisti devono essere esclusivamente russi e cinesi. La strada è di m. 1.52, e i lavori devono essere compiuti nello spazio di 6 anni dalla conclusione del contratto.

In capo ad 80 anni la linea deve venire proprietà del Governo cinese, ma la Cina non è responsabile delle perdite che si possano verificare durante questo periodo, ed inoltre le è fatta facoltà di riprendere la linea in capo a 36 anni, rimborsando le spese d'impianto, il debito e gli interessi. La Banca russo-cinese è stata autorizzata per sovvenire ai bisogni finanziari dell'impresa.

I lavori furono cominciati il 28 maggio 1897 simulta-

neamente all'est e al nord-ovest, a 110 chilometri da Nikolsk e a 320 chilometri dalla frontiera della Manciuria.

Una diramazione si cominciò nella primavera del 1898, a 5 chilometri sopra Niu-Cinang. Questa diramazione, che si stende verso l'est su una lunghezza di 27 km. è stata compiuta in maggio 1899. In ottobre si stabilì una comunicazione fra Dalni e Niu-Cinang, poscia i lavori sono stati spinti avanti su tutta la linea. Dopo l'insurrezione dei Boxers, i lavori furono messi sotto la protezione delle truppe cosacche. Nel 1901 dei treni di servizio circolavano su tutte le sezioni, e il sistema intero è stato aperto temporaneamente al traffico a partire dal novembre 1901. In dicembre dello stesso anno si organizzò un servizio postale regolare, il viaggio fra Harbin e Port-Arthur essendo fatto da un agente officiale in 36 ore. La linea è stata ufficialmente aperta al pubblico il 1° gennaio 1902.

La Commissione di periti ha valutato il costo totale della linea al 14 gennaio 1902 a 160 milioni di rubli. Dal 1° luglio al 9 novembre 1902 i provenli sono stati di 1,447,441 rubli, di cui 188,286 per viaggiatori e bagagli, e 9,553,747 per le merci, e il di più per il servizio governativo.

Un treno quotidiano parte dalla stazione Manciuria per Vladivostok, via Harbin (tempo: 112 ore) e Port-Arthur (tempo: 125 ore).

Ferrovie Argentine. — Il *Boletin Oficial* del 19 dicembre contiene un decreto presidenziale con cui si concede alla Società Luis Stremiz e C. la costruzione della ferrovia da Jujny alla frontiera boliviana, linea che quella Società si è impegnata a costruire per la somma di 6,884,659 pesos.

Notizie Diverse

Il commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti. — La Camera di Commercio Italiana in New-York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio tra l'Italia e gli Stati Uniti.

L'importazione italiana negli Stati Uniti durante il mese di novembre dell'anno 1902 è ammontata a doll. 2,949,000, mentre nello stesso mese della precedente annata era stata di dollari 2,608,919.

In novembre l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 1,186,700 mentre nel corrispondente periodo del 1901 era ammontata a dollari 919,516.

L'importazione di latticini italiani è scesa a doll. 148,200, mentre nello stesso mese del 1901 era stata di doll. 164,198.

L'importazione degli agrumi italiani è ammontata a dollari 44,437, mentre nello stesso mese del 1901 era ascesa a dollari 96,403.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 50,630, mentre nel corrispondente periodo del 1901 era stato di dollari 29,639.

L'esportazione degli Stati Uniti in Italia durante il mese di novembre dell'anno 1902 è stata di dollari 3,056,500, mentre nello stesso mese del 1901 aveva sommato dollari 2,961,767.

Nel mese di ottobre sono giunti nei vari porti degli Stati Uniti 18,527 emigranti italiani, di fronte a 10,187 arrivati nello stesso periodo del 1901.

Servizio automobilistico Firenze-Forlì. — Convocati dal sindaco di Firenze, si sono adunati in questa città i sindaci dei vari Comuni della Romagna, della Toscana, della Val di Sieve Inferiore, per studiare la possibilità di stabilire un servizio automobilistico tra Firenze e Forlì.

Si sono fatti voti perchè il Governo appoggi questa iniziativa.

Linee telefoniche Toscane. — Fu inaugurata a San Casciano la nuova linea telefonica che unisce quella città con Siena e Firenze.

L'impianto telefonico è stato fatto dalla Società Toscana, rappresentata all'inaugurazione dal prof. Angelo Banfi.

Coll'impianto di S. Casciano sono già riunite quaranta località, tra città e centri industriali ed agricoli della Toscana; le linee telefoniche da Siena a Pisa e Livorno, da Arezzo a Firenze-Lucca-Viareggio si spingono alle città minori ed ai villaggi.

Progetto di un grande canale belga. — Sono stati sottoposti al Governo dal corpo governante la provincia delle Fiandre orientali i piani per la costruzione di un canale da Anversa a Ghent attraverso il paese di Waes. Partendo da Selzaete, la via acquabile tra Ghent e Ternenze, il canale entrerà nella Schelda presso al punto conosciuto sotto il nome di « Pipe de Tabac ». Una diramazione sarà poi costruita sino a S. Nicolas.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 9 gennaio). — Colle Officine meccaniche di Milano, per fornitura di 150 carri coperti a due assi per trasporto di derrate alimentari;

Colle Officine suddette, per fornitura di 125 carri scoperti (serie *L*);

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 150 carri scoperti (serie *Lf*);

Colla Società suddetta, per fornitura di 75 carri coperti a due assi per trasporto di derrate alimentari;

Colla Società italiana E. Breda per costruzioni meccaniche di Milano, per fornitura di 200 carri coperti a due assi (serie *Lf*);

Colle Officine già Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 75 carri scoperti come sopra;

Colle Officine suddette, per fornitura di 75 carri coperti a due assi (serie *HP*);

Colle Costruzioni meccaniche di Saronno, per fornitura di 50 carri scoperti a due assi, serie *L*;

Colla Ditta Magliola Antonio e figli di Biella, per fornitura di 75 carri scoperti a sponde basse con bilico;

Colla Ditta Begovoeva Martino di Torino, per ricostruzione e consolidamento del piedritto sinistro della galleria dei Morelli (linea Torino-Modane);

Colla Ditta A. Tabanelli e C. di Roma, per fornitura di 50 carri scoperti a due assi (serie *L*).

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per la sistemazione del bivio Tortona (linea Alessandria-Piacenza). Importo L. 27,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 12 gennaio andante, ore 10.30;

Per il prolungamento del binario d'incrocio ed impianto d'un binario morto in stazione di Serravalle Scrivia. Importo L. 50,000. Tempo utile, come sopra, sino al 19 andante, ore 10.30.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Parma (17 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di uno spaltone a rinforzo del tratto d'argine destro del Po, compreso fra il bancone di Sanguigna e la rampa Maccarini sulla fronte del Pingio di Sacca, e pel rialzo e la sistemazione dell'argine nel tratto compreso fra lo stesso bancone di Sanguigna e l'idrometro di Sacca in Comune di Colorno, per L. 33,000. Dep. provv. L. 1500, Consegna lavori 90 giorni. Documenti 11 gennaio, ore 12.

Municipio di Pinerolo (Torino) (17 gennaio, ore 11). — Appalto dell'esercizio della concessione della derivazione d'acqua dal Chisone in territorio di Porte per servizio d'illuminazione pubblica e distribuzione di energia elettrica a privati, e cioè: 1° esecuzione e manutenzione di tutte le opere necessarie per la derivazione di 3000 litri al minuto secondo; 2° impianto ed esercizio del macchinario per la produzione della forza motrice e sua trasformazione in energia elettrica; 3° trasporto dell'energia a Pinerolo e frazioni e sua distribuzione, sia per illuminazione che per forza motrice; 4° impianto ed esercizio dell'illuminazione pubblica. Durata della concessione anni 30 a partire dal 19 dicembre 1900. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 25,000. Fatali 4 febbraio, ore 12.

R. Prefettura di Genova (19 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione e di illuminazione dei fari e fanali della provincia di Genova, dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1904, per complessive L. 43,470. Dep. provv. L. 1500. Doc. 12 gennaio.

R. Prefettura di Cagliari (20 gennaio, ore 10, termini ridotti). — Appalto dei lavori di sistemazione idraulica del torrente di Pula. a difesa dell'abitato omonimo, per complessive L. 76,198.77. Dep. provv. L. 5000. Documenti 14 gennaio.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (20 gennaio, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione e consolidamento della strada provinciale, tronco dall'innesto con l'altra provinciale Cosenza-Pietrafitta per Magli, Scalzati, Casole, Spezzano Piccolo alla nazionale Silana. per L. 23,376.18. Dep. provv. L. 1400. Dep. spese L. 450. Offerte 19 gennaio. Ultimaz. lavori 15 mesi. Documenti 18 gennaio.

Municipio di Guarcino (Roma) (21 gennaio, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo campo di tiro, provvisoriamente aggiudicato per L. 10,801.50.

Municipio di Genova, Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (23 gennaio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione dei tratti delle nuove strade A. M. Maragliano ed Innocenzo Frugoni nella regione del Cavalletto, per L. 100,000, da eseguirsi nel termine di mesi 12. Dep. provv. L. 10,000 e L. 2000 per spese. Fatali 7 febbraio.

Prefettura di Cosenza (23 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di completamento della traversata interna di Amantea, lungo la strada provinciale litoranea tirrena n. 118, per L. 9660. Dep. L. 1000. Ultimazione 5 mesi. Documenti al Ministero sino al 14 gennaio.

R. Prefettura di Chieti (24 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera in prolungamento del molo Nord nel porto di Ortona a mare (Chieti), per complessive L. 552,036.15. Dep. provv. L. 25,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 4 anni. Documenti 16 gennaio.

R. Prefettura di Cosenza (24 gennaio, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di due ponticelli di luce m. 4 a sesto depresso sui due torrenti in Valle di Neto e di un ponte di luce di m. 8 anche a sesto depresso sul torrente Righio, lungo la strada nazionale Silana n. 61, da Cosenza a Sella Gradina, e propriamente alle progressive 44931.70, 44961.50 e 48711.30, per L. 43,933.26. Dep. provv. L. 2000. Consegna lavori 5 mesi. Documenti 15 gennaio.

R. Prefettura di Milano (27 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione del Canale Naviglio di Pavia e delle opere annesse durante il novennio compreso fra il 1° aprile 1903 ed il 31 marzo 1912, per complessive L. 451,800. Dep. provv. L. 5000. Fatali, senza ulteriore avviso d'asta, 13 febbraio, ore 12. Documenti 19 gennaio.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, Napoli (28 gennaio, ore 11). — Appalto dell'impresa per magliare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in lamiere ed in verghe di ferro omogeneo, per L. 36,000. Dep. provv. L. 3600. Risultati d'asta 2 febbraio, ore 12. Fatali 28 febbraio, ore 12. Domande 16 gennaio.

Deputazione Provinciale di Firenze (28 gennaio, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione della strada interprovinciale per la Valle del Bisenzio, n. 126, tronco 2°, sezione C D, nel tratto interposto fra la Briglia ed il ponte del Bonamici detto della Tignamica, per L. 8884.05. Dep. provv. L. 500. Consegna mesi 4. Offerte 27 gennaio. Documenti 19 gennaio.

Direzione Autonoma del Genio Militare per la R. Marina, Taranto (29 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione e posizione in opera di due tettoie metalliche doppie complete per ricovero carbone nel R. Arsenale marittimo di Taranto, per L. 67,000. Dep. provv. L. 6700. Ultimazione lavori 180 giorni. Documenti 27 gennaio, ore 17.

R. Prefettura di Padova (3 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di nuova inalveazione del fiume Frassine nella località Brancaglia, e la costruzione dei manufatti, aventi lo scopo di moderare e regolare l'altezza di piena nel canale di Este, per complessive L. 242.070. Dep. provv. L. 15,000. Consegna lavori due anni. Offerte 2 febbraio. Documenti 26 gennaio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, Napoli (19 gennaio, ore 11, def.). — Fornitura di fanali elettrici per l'illuminazione sulle regie navi, per complessive L. 10,150, provvisoriamente aggiudicata coi ribassi del 6 e 10.50 0|0, e cioè per L. 8539.20. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 350.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (27 gennaio, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 12,000 di catrame minerale, a L. 0.09, L. 1080. Cauz. L. 108. Consegna in 4 rate di kg. 4000 ciascuna.

Direzione Generale RR. Arsenali di Napoli, Spezia e Venezia (28 gennaio, ore 12). — Fornitura di oggetti di bronzo e di ottone lavorati, occorrenti per riparazioni di navi in isquadra, per complessive L. 50,000, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 15 0|0, e cioè per L. 42,500. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Gennaio 3	Gennaio 10
Azioni Ferrovie Biella	L. 543 ex	543
» » Mediterranee	» 444	445
» » Meridionali	» 673	675.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 412 ex	412
» » » (2ª »)	» 392 ex	392
» » Secondarie Sarde	» 236	236
» » Sicule	» 655	648
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 345.50	343.50
» » Cuneo 3 0|0	» 359 ex	359
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 %	» 100.35	100.25
» » Mediterranee 4 0|0	» 502	503.50
» » Meridionali	» 338.75	343.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 312.50	314.25
» » » 2ª emiss. »	309	311
» » Sarde, serie *A*	» 342.75	343.50
» » » serie *B*	» 342.75	343.50
» » » 1879	» 342.75	344.50
» » Savona	» 354 ex	354
» » Secondarie Sarde	» 502.25	504.50
» » Sicule 40|0 oro	» 508 ex	508
» » Tirreno	» 508	505
» » Vittorio Emanuele	» 360.50	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1902.* — *18ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1010	+ 55
Media.	4760	4760	»	1055	1010	+ 45
Viaggiatori	1,502,120.09	1,397,156.62	+ 104,963.47	65,527.68	61,145.99	+ 4,381.69
Bagagli e cani. . . .	67,852.85	67,765.22	+ 87.63	1,264.85	1,261.33	+ 3.52
Merci a G.V. e P.V. acc.	509,123.81	473,109.35	+ 36,014.46	16,939.23	15,796.79	+ 1,142.44
Merci a P. V. . . .	2,153,205.69	1,999,653.85	+ 153,551.84	81,801.25	76,069.65	+ 5,731.60
TOTALE .	4,232,302.44	3,937,685.04	+ 294,617.40	165,533.01	154,273.76	+ 11,259.25
Prodotti dal 1º Luglio al 31 Dicembre 1902.						
Viaggiatori	30,157,229.66	28,296,295.59	+ 1,860,934.07	1,454,149.17	1,347,403.06	+ 106,746.11
Bagagli e cani. . . .	1,457,213.45	1,383,261.05	+ 73,952.40	42,357.25	39,289.50	+ 3,067.65
Merci a G.V. e P. V. acc.	7,515,554.58	7,387,721.71	+ 127,832.87	266,662.77	262,110.45	+ 4,552.32
Merci a P. V. . . .	38,147,266.24	37,536,011.00	+ 611,255.24	1,475,763.34	1,446,100.72	+ 29,662.62
TOTALE .	77,277,263.93	74,603,289.35	+ 2,673,974.58	3,238,932.53	3,094,903.83	+ 144,028.70
Prodotto per chilometro.						
della decade	889.14	827.24	+ 61.90	155.43	152.75	— 2.68
riassuntivo	16,234.71	15,672.96	+ 561.75	3,070.08	3,064.26	+ 5.82

(*) La linea Milano–Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1902*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	93,849.00	3,197.00	25,525.00	154,431.00	100.00	277,102.00	618.00	448.00
1901	90,475.00	2,495.00	25,258.00	144,047.00	566.00	262,836.00	618.00	425.00
Differenze nel 1902	+ 3,374.00	+ 702.00	+ 273.00	+ 10,384.00	— 466.00	+ 14,266.00	»	+ 23.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1902.								
1902-903	1,799,589.00	40,961.00	314,081.00	2,572,706.00	26,330.00	4,753,667.00	618.00	7.692.00
1901-902	1,688,861.00	38,514.00	315,208.00	2,548,052.00	23,177.00	4,613,812.00	618.00	7.466.00
Differenze nel 1902-903	+ 110,728.00	+ 2,447.00	— 1,127.00	+ 24,654.00	+ 3,153.00	+ 139,855.00	»	+ 226.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	35,776.00	910.00	18,155.00	17,392.00	45.00	72,278.00	482.00	150.00
1901	37,102.00	719.00	19,348.00	27,427.00	178.00	85,274.00	482.00	177.00
Differenze nel 1902	— 1,326.00	+ 191.00	— 1,693.00	— 10,035.00	— 133.00	— 12,996.00	»	— 27.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1902.								
1902-903	651,810.00	12,386.00	152,398.00	443,756.00	5,823.00	1,266,173.00	482.00	2,627.00
1901-902	634,142.00	12,884.00	146,111.00	416,566.00	4,963.00	1,214,666.00	482.00	2,250.00
Differenze nel 1902-903	+ 17,668.00	— 498.00	+ 6,287.00	+ 27,190.00	+ 860.00	+ 51,607.00	»	+ 107.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	5,408.00	481.00	2,641.00	3,682.00	»	12,212.00	23.00	531.00
1901	5,232.00	324.00	2,506.00	1,986.00	»	10,048.00	23.00	437.00
Differenze nel 1902	+ 176.00	+ 157.00	+ 135.00	+ 1,696.00	»	+ 2,164.00	»	+ 94.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1902.								
1902-903	79,577.00	2,990.00	18,487.00	46,398.00	31,00	147,483.00	23.00	6,412.00
1901-902	69,498.00	2,874.00	17,524.00	30,000.00	31,00	119,927.00	23.00	5,214.00
Differenze nel 1902-903	+ 10,079.00	+ 116.00	+ 963.00	+ 16,398.00	»	+ 27,556.00	»	+ 1,198.00

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	*Suddivisione per diametro*																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-410	mm. 485	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830		20	232	362	12	32	16	24		36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4		262	164			59	830	130	24	29		46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60		318	202		4	70	178				282	30	580		8	20	
3° trimestre	1515	478	414	28	138	61		74	20		20	4	24			8	204			12		30	

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	2a classe	Parigi (3) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (5) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Central Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	18 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	8 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 17 Gennaio 1903. Num. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

DELLA ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

ALLO SCADERE

DELLE VIGENTI CONVENZIONI

Attesa la grande importanza dell'argomento, io credo non dispiacerà ai lettori del *Monitore* che io aggiunga qualche nuova considerazione a quelle che cercai di svolgere sabato scorso.

La prima cosa che colpisce l'attento osservatore, è la impreparazione tanto del Governo che del pubblico a risolvere un problema tanto poderoso come quello dell'organizzazione del servizio ferroviario.

Il Governo, sono circa due anni, nominò una Commissione Reale, e in attesa delle conclusioni di questa Commissione, sospese logicamente ogni studio del problema. La Commissione, seguendo il malvezzo italiano, invece di mettere ogni suo sforzo nel semplificare e nel ridurre il problema, lo volle affrontare in tutta la sua enorme ampiezza. Sortirà così una relazione mastodontica che porterà molti mesi di studio e desterà mille discussioni e contraddizioni. E in questo modo si arriverà alla scadenza delle attuali convenzioni senza che il Governo si sia formato un concetto esatto di quello che dovrà fare.

Nel pubblico poi regna sovrana l'incoscienza; i socialisti, che sono quelli che desiderano più vivamente l'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, perchè vedono in esso un avviamento al loro ideale della produzione collettiva, non hanno saputo, fino al giorno d'oggi, esporre un programma preciso.

È ben vero che si dice che l'on. Nofri abbia preparato un suo progetto, ma, prima ancora che esso sia conosciuto, si sa già che esso non ha l'approvazione dei suoi correligionari.

E i nostri uomini politici in generale si lasciano trascinare dallo scetticismo invadente. Molti di essi intuiscono i danni dell'erario e i danni del pubblico che verranno dall'esercizio di Stato, ma dicono che è cosa inutile l'opporvisi, perchè l'opinione pubblica vuole che se ne faccia l'esperimento.

Potrei dire che questo è vero e schietto fatalismo musulmano, ma mi limiterò a ricordare ai nostri uomini politici che l'opinione pubblica è formata dalla somma delle singole opinioni individuali, e che se coloro che hanno ingegno e modo di studiare a fondo un problema, se ne stanno indifferenti, gli audaci e gli incoscienti avranno sempre il sopravvento e trascineranno l'Italia alla rovina.

Di questo stato patologico del nostro mondo politico, ne è stata chiara prova lo scritto dell'on. Carmine, che io ho sommariamente esaminato sabato scorso. Egli intuisce la gravità estrema dell'esperimento che si vuol fare, ma invece di esaminarlo fino al fondo e di combatterlo apertamente, si limita a fare una proposta artificiosa che, a suo giudizio, potrebbe limitarne i danni. Ma in ultimo egli lealmente riconosce che il suo progetto non contenterà nisssuno e forse non ne è contento egli stesso.

* * *

Una delle ragioni più potenti dei fautori dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, è che il Governo, libero da ogni vincolo contrattuale con Società private, verrà indubbiamente a notevoli riduzioni delle tariffe di trasporto, in modo da giovare largamente all'economia della Nazione.

È una grande illusione; e a questo proposito io potrei citare diversi casi in cui le attuali Società esercenti hanno fatto proposte di diminuzioni di tariffe, che furono respinte dal Governo. Potrei citare anche l'esempio della Germania, dove, dopo tanti anni di esercizio di Stato, non solo non si sono avuti dei ribassi di tariffe, ma oggi si parla di aumenti, e il partito agrario vorrebbe arrivare all'esagerazione di fare delle tariffe ferroviare un secondo mezzo di protezione per la produzione agraria.

Ma mi limito a ricordare un fatto che, per quanto io mi sappia, è sempre tenuto in silenzio dai fautori dell'esercizio di Stato, ed è che il Governo italiano, oltre alla tassa di bollo sui biglietti e su tutti i recapiti ferroviari, esige ancora una tassa proporzionale su tutti i trasporti.

Se realmente il Governo fosse propenso a diminuire le tariffe ferroviarie, oh perchè non comincierebbe col rinunciare alla tassa proporzionale? Non è forse una contraddizione ridicola il domandare delle riduzioni di tariffe e lasciar sussistere una tassa esclusivamente fiscale?

Ma questa questione delle tariffe va ancora esaminata da un altro punto di vista.

Il bilancio italiano con gli sgravi di imposte che sono stati proposti si troverà appena appena in equilibrio.

Non è il caso di esaminare qui se il Governo ed il Parlamento avrebbero potuto con sgravi equivalenti favorire ugualmente l'economia nazionale e danneggiare meno l'equilibrio e l'elasticità del bilancio; ma dobbiamo constatare che nel 1905, allo scadere delle attuali convenzioni, il bilancio dello Stato se non si troverà in deficit, non avrà certamente dei lauti avanzi.

In questo stato di cose se il Governo vorrà concedere dei ribassi sulle tariffe dei trasporti ferroviari, dovrà necessariamente aggravare la mano su altre imposte e allora prenderà dai contribuenti italiani con una mano quello che concede con l'altra e l'economia nazionale non ne trarrà alcun beneficio.

Certamente potrebbe avvenire che il Governo si lasciasse dominare dall'influenza del partito socialista, e malgrado tutto potrebbe benissimo concedere delle diminuzioni sulle tariffe ferroviarie; ma le esigenze del bilancio non ammettono esitanze e quello che si perde da una parte bisognerebbe prenderlo da un'altra. E poi ad un esperimento socialista terrebbe dietro molto probabilmente una reazione fiscale e forse non si tornerebbe soltanto alle tariffe attuali, ma si arriverebbe a tariffe assai più fiscali.

Bisogna rendersi ben conto che il prezzo di costo dell'esercizio ferroviario fatto dallo Stato sarà notevolmente maggiore di quello delle Società esercenti. Oggi le Società esercitano con l'aliquota del 62.50 0|0 sul prodotto lordo, ma domani, appena cominciato l'esercizio di Stato, l'aliquota crescerà e continuerà a crescere progressivamente.

Non vi è uomo pratico che possa mettere in dubbio questo aumento, e noto qui che i socialisti si sono fatta una potente arma di propaganda fra i ferrovieri promettendo miglioramenti di ogni sorta alla data fissa del 1° luglio 1905.

Ecco adunque che noi nel 1905 ci troveremo col bilancio dello Stato appena appena in equilibrio, e con le spese dell'esercizio ferroviario notevolmente aumentate, ed io domando se possa essere cosa probabile che il Governo italiano in tali circostanze possa accingersi allegramente a diminuire le tariffe ferroviarie. Mi domando se invece non sia assai più probabile che il Governo italiano, sciolto da ogni vincolo contrattuale e forse spinto dall'esempio che gli verrà dall'estero, faccia delle tariffe ferroviarie un cespite fiscale di entrata.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

MEZZI ECONOMICI per mantenere l'acqua dei serbatoi a temperatura costante, corrispondente alla media della località, e, quindi, impedirne il congelamento durante l'inverno.

La chiusura ermetica dei serbatoi, con camere d'aria liberamente comunicanti coi sotterranei o con locali artificialmente riscaldati, utile per impedire il congelamento dell'acqua nei climi rigidi, può avere altre interessanti applicazioni nelle stazioni ferroviarie, negli stabilimenti industriali e nelle stesse condotte d'acqua potabile dei luoghi abitati.

Difatti, nei serbatoi ermeticamente chiusi, collocati a poca altezza, alimentati da condotte forzate o con mezzi meccanici, l'aria si comprime fino a raggiungere la pressione dovuta all'altezza di carico od alla potenzialità del motore-pompa.

I serbatoi posti in tali condizioni, sono quindi capaci di determinare sollevamenti e getti d'acqua superiori alla loro effettiva altezza e corrispondenti alla pressione alla quale trovasi sottoposta l'aria e l'acqua stessa, come del resto avviene nel noto esperimento della fontana di Erone, fondata sulla forza elastica dell'aria compressa.

Non importa, evidentemente, che i serbatoi siano impiantati fuori terra; converrà anzi, per ovvie ragioni di economia di spesa e di spazio, costruirli addirittura sotterranei, per impedire il congelamento dell'acqua, nei climi rigidi, durante l'inverno, ad avere, dove occorre, fresca l'acqua, durante l'estate.

Nelle stazioni ferroviarie adunque, converrà costituire gli impianti idraulici, mediante serbatoi sotterranei, prossimi alle bocche di erogazione, comunicanti fra loro col serbatoio principale, esso pure sotterraneo, con disposizione cioè analoga a quella proposta per gl'impianti fuori terra, onde conseguire grandissime portate nelle bocche di erogazione e ridurre il tempo dovuto alla rifornitura delle locomotive.

I serbatoi, muniti di apertura per la visita e per l'eventuale ripristino della dotazione d'aria, in caso di consumo o di eccesso, per assorbimento, dovuto alla compressione, o sprigionamento, causa l'eccessiva aerazione dell'acqua, dovrebbero costruirsi in cemento armato, di forma sferica o cilindrica, con spessori adatti per resistere alle pressioni interne ed esterne a cui possono essere sottoposti.

Il sistema dei serbatoi multipli, ermeticamente chiusi o non, può anche essere utilmente applicato nelle industrie, specialmente dove occorre avere forti getti d'acqua, per uso lavaggio o per bocche d'incendio.

Per ottenere, con un solo serbatoio, lo stesso scopo, occorrono ora notevoli spese d'impianto e d'esercizio, pel sollevamento dell'acqua a grandi altezze, onde conseguire portate appena tollerabili dalle bocche di erogazione, sparse nei vari punti dello stabilimento, quando questo sia di qualche importanza.

Nelle abitazioni infine si usa, generalmente, di accumulare l'acqua potabile in serbatoi posti nel sottotetto. Con tale disposizione l'acqua si riscalda, d'estate, in modo eccessivo, mentre sarebbe utilissimo, per l'economia domestira e l'igiene, averla almeno alla temperatura di quella dei pozzi e delle cisterne, ciò che si ottiene facilmente collocando i serbatoi dell'acqua, ermeticamente chiusi, nelle cantine e regolando, ove occorra, la pressione.

In conclusione, mentre la costruzione dei serbatoi sotterranei darà generalmente luogo ad economie nelle spese d'impianto e d'esercizio (nonostante la loro apparente maggiore capacità per ottenere l'effetto che, durante l'erogazione la pressione non subisca notevoli variazioni), perchè si evitano completamente i sostegni degli impianti attuali, specialmente se si ricorrerà al cemento armato, ora giustamente in grande voga, determinerà anche i rilevanti vantaggi di impedire, nel modo più sicuro, il congelamento nei climi rigidi e di mantenere, nella stagione calda, la freschezza all'acqua, qualità di somma importanza, senza ricorrere a mezzi artificiali.

E' notorio che l'acqua è un potente veicolo di diffusione delle malattie epidemiche; quindi allorquando i serbatoi siano ermeticamente chiusi, l'inquinamento non potrebbe verificarsi che alla sorgente, la quale deve essere efficacemente difesa; mentre col sistema attuale i serbatoi sono ad alte temperature ed imperfettamente difesi dall'aria e dalle materie in essa sospese, come del resto è già stato dimostrato, fra gli altri dal sig. ing. Domenico Lanza nella sua Memoria sulla *Dispensa d'acqua potabile* e dal signor dott. Pasquale Ambrosino nella *Descrizione del serbatoio refrigerante sotterraneo.*

Pisa, gennaio 1903.

Ing. C. CODA.

BIBLIOGRAFIA

Diario tecnico per l'anno 1903. — La Ditta Giovanni Gussoni ci ha inviato il suo Diario tecnico, che è giunto già al sesto anno di pubblicazione. Quello per il 1903, arricchito di nuove interessantissime rubriche, è di molto migliorato e forma un completissimo diario indispensabile per il ceto tecnico-industriale.

CONCORSO
A POSTI DI IMPIEGATO STRAORDINARIO

Il Ministro dei Lavori Pubblici Decreta:

Art. 1. È aperto il concorso per titoli ai seguenti posti di impiegato straordinario alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici per la durata di un anno:

20 posti di ingegnere con la retribuzione di L. 3500;
10 posti di disegnatore con la retribuzione di L. 1500;
10 posti di assistenti con la retribuzione di L. 1500.

Art. 2. Chiunque intenda prendere parte al concorso dovrà, non più tardi del 15 febbraio p. v., far pervenire al Segretariato generale del Ministero dei Lavori Pubblici una domanda su carta da bollo da lire una. In detta istanza il concorrente, indicato a quali dei posti intenda aspirare, dovrà esplicitamente dichiarare che, in caso di scelta, il posto gli si intende conferito per la sola durata di un anno senza diritto ad alcun compenso od indennità di licenziamento.

Alla domanda dovranno essere collegati i seguenti certificati in forma autentica e debitamente legalizzati:

a) certificato di nascita dal quale risulti che il concorrente abbia non meno di anni 21 e non oltre 50 anni d'età alla data del presente decreto;

b e *e*) certificato di moralità, di data non anteriore di due mesi al giorno in cui scade il termine per la presentazione della domanda, rilasciato dal sindaco del comune nel quale il concorrente ha residenza, nonchè il certificato penale parimenti di data non anteriore ai due mesi;

d) certificato medico, di data non anteriore di un mese al giorno in cui scade il termine per la presentazione delle domande, dal quale risulti che il concorrente è di sana e robusta costituzione ed esente da imperfezioni fisiche ed infermità.

Occorreranno inoltre:

1° per i concorrenti al posto di ingegnere, il diploma originale di ingegnere rilasciato da una Scuola d'applicazione o da un Istituto tecnico superiore del Regno; ed il certificato dei punti ottenuti negli esami speciali ed in quelli di laurea;

2° per i concorrenti ai posti di disegnatori e di assistente, i certificati scolastici comprovanti la loro attitudine alle relative funzioni.

Nella domanda gli aspiranti dovranno indicare chiaramente il nome, cognome, paternità, luogo di nascita, nonchè il proprio domicilio per le comunicazioni che occorrerà di far loro.

Art. 3. I concorrenti potranno produrre altresì tutti quegli altri documenti, lavori e certificati speciali, che credessero nel loro interesse per comprovare l'attitudine al posto cui aspirano.

Art. 4. Non si terrà alcun conto delle domande presentate prima della data del presente decreto, nè delle istanze che pervengano sfornite dei documenti, ovvero oltre il termine di cui all'art. 2.

Art. 5. Trascorso il termine stabilito per la presentazione delle domande, queste, unitamente ai documenti, saranno trasmesse alla Commissione cui spetta, giusta l'art. 5 della legge sovraindicata, di giudicare insindacabilmente sui titoli dei concorrenti e di scegliere coloro che dovranno essere nominati.

A parità di condizioni saranno preferiti coloro che, avendo servito lo Stato, furono licenziati per soppressione di posti, tenendosi conto dei loro precedenti e delle note caratteristiche.

Art. 6. Il Ministero, nel partecipare la nomina, indicherà l'Ufficio del Genio civile cui i nuovi impiegati saranno addetti, e il termine entro il quale dovranno raggiungere la residenza.

Non saranno accordate dilazioni, nè indennità di viaggio. In caso di ritardo ad assumere servizio, i nominati saranno dichiarati dimissionari.

TRENT'ANNI DI SVILUPPO DELLE FERROVIE GIAPPONESI

Il 12 giugno scorso compirono trent'anni dacchè la prima ferrovia dell'Impero del Sole, unente Tokio al porto di Yokohama, è stata aperta dall'Imperatore del Giappone con grande cerimoniale ed una pompa affatto orientale.

Oggi le isole che formano l'Impero giapponese, comprese Formosa e Hokkaido, posseggono in totale circa 6400 chilometri di ferrovie in esercizio; inoltre, i crediti necessari sono stati accordati per 3400 chilometri di nuove linee, la cui costruzione è in corso ovvero in preparazione.

Il Giappone dispone attualmente di una rete di ferrovie razionalmente stabilita nell'insieme, sul quale il traffico viaggiatori specialmente si è quasi dappertutto sviluppato con un'intensità eccezionale, e i cui risultati di esercizio possono in generale essere considerati favorevoli. L'assemblea generale dell'Unione delle Ferrovie Giapponesi tenutasi a Tokio il 24 maggio dell'anno scorso ha dato luogo a ricordi storici concernenti l'origine dell'êra delle ferrovie al Giappone.

I due grandi uomini di Stato dell'Impero, il marchese Ito e il conte Okuma, partigiani ardenti delle ferrovie al loro inizio, onorarono l'assemblea di lunghe allocuzioni, nelle quali diedero interessanti notizie sugli avvenimenti dell'epoca e le gravi difficoltà che si opposero agli sforzi tentati per introdurre, dopo la restaurazione del 1867, la ferrovia al Giappone.

Il conte Okuma, che era, 32 anni fa, un giovanissimo Sotto-segretario di Stato al Ministero delle Finanze, aveva proposto la costruzione di ferrovie per mezzo di un prestito esterno. Dato il primo impulso dall'ambasciatore inglese Harry Parky, Ito e Okuma furono incaricati di studiare e di preparare l'affare.

L'ostilità e la diffidenza verso le ferrovie erano allora generali, non soltanto in tutta la popolazione, ma pure presso gli alti funzionari giapponesi; i rappresentanti dei Ministeri della Guerra e della Marina sopratutto fecero vivacissime proteste. Un alto funzionario del Ministero della Guerra, più tardi ed oggi ancora Presidente della maggiore Compagnia ferroviaria giapponese, non volle permettere ad ogni costo che si procedesse agli studi sul terreno per i preliminari del progetto della linea Tokio-Yokohama.

Il marchese Ito lesse il testo di una petizione presentata da un medico giapponese, Tani Yokei, che ha ben meritato del suo paese raccomandando calorosamente al Governo la costruzione delle strade ferrate, malgrado l'agitazione generale dell'opinione pubblica. Yokei sollecitava il Governo di intraprendere, almeno come esperimento, la costruzione di ferrovie, senza tener conto delle generali proteste, dicendo che la civilizzazione dell'Impero dipendeva dallo sviluppo dei suoi mezzi di trasporto. Fu in tutti i modi un giapponese, per l'epoca, estremamente avanzato. Oggi non se ne sa nulla della sua patria, dei suoi antecedenti, nè della sua vita ulteriore.

Un ostacolo di gravità singolare era costituito dalle obbiezioni politiche che quasi tutti gli uomini autorevoli sollevavano contro l'emissione di un prestito esterno, inevitabile per la cattiva situazione finanziaria del paese in quell'epoca; si temeva generalmente di alienare con ciò, nello stesso tempo, la libertà e l'indipendenza politica, e di fare dei creditori i padroni del paese.

Chiunque preconizzasse l'emissione di un prestito esterno si vedeva non soltanto costretto a lottare contro le proteste di tutti, ma si esponeva ad essere apertamente accusato di tradimento.

Ci volle il coraggio assoluto della propria opinione ed il concorso di uomini energici ed influenti, come Okuma ed Ito, per ottenere, in queste condizioni, dall'imperatore, allora giovanissimo, l'approvazione della costruzione della ferrovia, e finire così per realizzare il loro progetto. Il prestito esterno fu aperto a Londra per mezzo dell'intermediario inglese Nelson Lay; gli inglesi esigevano il 9 0|0

di interesse e l'intermediario (soltanto) il 3 0|0 di più per i suoi servizi. Queste esigenze esagerate furono più tardi oggetto di trattative a Londra, il cui risultato fu che l'Inghilterra finì per accontentarsi del 9 0|0.

Il primo ingegnere estero che entrò al servizio del Giappone per la costruzione della ferrovia fu un inglese chiamato Edward Morrell, che era stato addetto fino allora alle ferrovie australiane. Il suo esempio non tardò ad essere seguito, e vi furono nei primi anni dei momenti in cui circa 200 ingegneri esteri, la maggior parte inglesi, erano occupati nella costruzione delle ferrovie.

Più tardi confinaronsi gli stranieri, che avevano dapprima diretta la costruzione ovvero l'esercizio, nei Consigli senza voto deliberativo. Poi sensibilmente si ricorse sempre meno ad essi, finchè furono licenziati definitivamente.

Morrell importò dall'Australia lo scartamento ridotto di 3.5 piedi, ossia 1.067 metri, e questo scartamento è rimasto in uso sulle ferrovie giapponesi, senza dubbio per sempre, a grande detrimento di ogni loro sviluppo.

Di quando in quando, e specialmente dietro i reclami dei militari tedeschi, allora allora al servizio del Giappone, si pensò alla trasformazione dello scartamento ridotto in scartamento normale (che è impiegato, per esempio, sui tramways di Tokio); a questo momento, verso il 1890-1895, non sarebbe forse stato troppo tardi per eseguire questa trasformazione; ma si limitò, come al solito, a riunioni e deliberazioni di Commissioni. Oggidì che la rete ferroviaria ha preso un'estensione considerevole, non sembra guari possibile che si decida di rimediare a questo inconveniente.

Il conte Okuma disse inoltre, nella sua allocuzione, che una volta sormontate le prime resistenze e difficoltà, la costruzione delle ferrovie non tardò a fare dei progressi soddisfacenti. L'esperimento della prima linea costruita ed esercitata, fra Tokio e Yokohama, ebbe pieno successo; tutte le classi della popolazione vi presero parte e se ne servirono continuamente con ardore. *(Continua)*.

LE FERROVIE DEL BELGIO NEL 1901

I risultati dell'esercizio di Stato nel Belgio continuano ad essere quelli che già altra volta accennammo. E' interessante in questo momento in cui si parla tanto di esercizio di Stato e di esercizio privato di segnalarli.

Il rendiconto del 1901 pubblicato dal Ministero presenta un *boni*, come lo chiamano, di 30,000 fr. che nella sua piccolezza rappresenterebbe un miglioramento sul 1900 che si chiudeva con un *deficit* di L. 1,660,000.

Per arrivare a questo risultato l'Amministrazione belga ha di bel nuovo sconvolto il proprio piano di ammortizzazione e ridotto il tasso di interesse (già superiore al reale) che la rete corrisponde al capitale di impianto: quel tasso colle successive riduzioni era caduto al 3.35 per cento nel 1900; ed ora mentre il deputato Reukin nel proprio resoconto alla Camera affermava il suo convincimento essere difficile di scendere più basso, l'Amministrazione trovò comodo di ridurlo al 3 per cento nel 1901 asserendo « che il tasso attuale della rendita permette d'ora innanzi di adottare il 3 per cento ».

Veramente avrebbe dovuto dire, perchè il tasso del 3,35 non permette di far saldare le partite attive e passive con quel *boni* di 30,000 fr. ma metterebbe vieppiù in evidenza una passività che lo stesso Reukin valutava già pel 1900 di 6 a 7 milioni.

I prodotti ammontarono nel 1901 a 207 milioni, le spese a 139 milioni; il reddito quindi a 68 milioni, coperti dagli oneri finanziari anzi detti con quelle 30 mila lire di utile.

Nel resoconto viene prodotta una cifra *approssimativa* di spesa, che si chiama anche tale perchè nei successivi bilanci vengono poi riportate alla spicciolata le *rettificazioni*, vale a dire le spese fatte in eccedenza.

L'on. Reukin ebbe già a criticare il numero considerevole di rettifiche postume che ogni anno modificano sensibilmente i risultati dell'esercizio, e nell'ultimo esercizio fecero aumentare le spese di quasi un milione.

Le statistiche comparative per chilometro esercitato (4048 chilom.) danno nel 1901 un prodotto di 51,320 fr. di poco inferiore a quello del 1900 di 51,525 fr. ed una spesa di 31,711 fr. pure di poco inferiore a quella del 1900 di 16,558 fr. Il coefficiente di esercizio cresce a 69,10 in confronto a 67,13. Con ragione si lamenta il numero eccessivo di agenti: con uno sviluppo di 250 chm. maggiore di quello della rete del Nord francese la rete belga conta 14,196 agenti di più. L'amministrazione belga per parare alle critiche ha ridotto nel 1901 i propri agenti a 61,837 da 62,134, quanti ne contava nel 1900. Riduzione 287, cioè un terzo per cento o poco più.

La rete Belga esercitata da privati conta 531 chilometri che hanno prodotto 26,3 milioni contro una spesa di quasi 12 milioni: il prodotto chilometro si avvicina a 50 mila lire a la spesa a 20.3, il reddito netto è di 24,615 fr. al chm. Il coefficiente di esercizio è del 45,21 per cento, e per talune linee scese anche al 38,07.

Dunque le cifre dimostrano che lo Stato nel Belgio esercita la propria rete quasi al 100 per cento di più che la Società privata. Il totale del prodotto *netto* ricavato dalla rete privata circa 14,5 milioni corrisponde all'ingrosso al quinto del prodotto realizzato dallo Stato sopra una rete otto volte più lunga e composta delle linee più produttive del paese. Siccome il prodotto lordo chilometrico è più elevato sulla linea di Stato si può quindi affermare che i risultati relativamente migliori ottenuti sulle linee private hanno la loro ragione d'essere unicamente nel modo più economico e meglio concepito di esercizio.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1901 e confronto col 1900

(Continuazione — Vedi N. 50).

RIASSUNTO DEL COMMERCIO DI GENOVA

I. Commercio complessivo. — Il movimento complessivo del commercio coll'estero nel 1901, *importazione*, *esportazione* e *transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 1,065,947,384, ed a peso a tonn. 3,462,879, che, confrontato con quello del 1900, dà una differenza in più sul *valore* di L. it 150,596,900, e in meno sul *peso* di tonnellate 212,743

Valore.

Riepilogo		1901	1900
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	620,343,651	519,679,519
Esportazione . . .	»	271,462,998	240,106,592
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	41,894,905	42,304,682
» di terra	»	132,245,830	113,259,691
	L. it.	1,065,947,384	915,350,484

Riepilogo	Peso.		
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,922,749	3,075,789
Esportazione . . .	»	246,956	232,300
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	28,904	27,349
» di terra	»	264,270	340,184
	Tonn.	3,462,879	3,675,622

VALORE.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1901 a *valore* . .	L. it.	1,065,947,384
Id., id. nel 1900 » . .	»	915,350,484
Differenza in *più* nel 1901	L. it.	150,596,900

PESO.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1901 a *peso* . . .	Tonn.	3,462,879
Id., id. nel 1900 »	»	3,675,622
Differenza in *meno* nel 1901	Tonn.	212,743

II. COMMERCIO SPECIALE. — Il movimento del commercio speciale d'*importazione* durante lo scorso anno 1901, rappresenta, a *valore*, una somma di L. it. 620,343,651, e quello d'*esportazione* di L. it. 271,462,998, a *peso* l'*importazione* fu di tonn. 2,922,749, e l'*esportazione* di tonnellate 246,956.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1900, si riconosce nel 1901 un aumento nell'*importazione* a *valore* di L. it. 100,664,132, e nell'*esportazione* un aumento di L. it. 31,356,406, a *peso* nell'*importazione* una diminuzione di tonnellate 153,040, e nell'*esportazione* un aumento di tonnellate 14,656.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1901 . .	L. it.	620,343,651
» » 1900 . .	»	519,679,519
Differenza in *più* nel 1901	L. it.	100,664,132
L'*esportazione* è stata nel 1901 . .	L. it.	271,462,998
» » 1900 . .	»	240,106,592
Differenza in *più* nel 1901	L. it.	31,356,406

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1900 . .	Tonn.	3,075,789
» » 1901 . .	»	2,922,749
Differenza in *meno* nel 1901	Tonn.	153,040
L'*esportazione* è stata nel 1901 . .	Tonn.	246,956
» » 1900 . .	»	232,300
Differenza in *più* nel 1901	Tonn.	14,656

III. TRANSITO. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1901, ed uscite per via di mare, furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*: Uscite per via di mare nel 1900 a *valore*	L. it.	42,304,682
» » 1901 »	»	41,894,905
Differenza in *meno* nel 1901	L. it.	409,777

PESO.

Merci estere in *transito*: Uscite per via di mare nel 1901 a *peso*	Tonn.	28,904
» » 1900 »	»	27,349
Differenza in *più* nel 1901	Tonn.	1,555

Le merci che traversarono Genova direttamente o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi*, durante l'anno 1901 uscite per via di terra, furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*: Uscite per via di terra nel 1901 a *valore*	L. it.	132,245,830
» » 1900 »	»	113,259,691
Differenza in *più* nel 1901	L. it.	18,986,139

PESO.

Merci estere in *transito*: Uscite per via di terra nel 1900 a *peso*	Tonn.	340,184
» » 1901 »	»	264,270
Differenza in *meno* nel 1901	Tonn.	75,914

IV. VALORE DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1901, *diviso per categoria.*

Categorie		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	11,725,224	26,706,725
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	23,552,303	2,623,755
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	30,269,692	11,021,911
4. Colori e generi per tinta e concia	»	9,904,430	607,770
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi; escluso il cotone . .	»	10,699,939	8,647,190
6. Cotone	»	131,534,035	48,650,675
7. Lana, crine e peli . .	»	10,344,488	7,874,776
8. Seta	»	64,136,205	81,185,405
9. Legno e paglia . . .	»	18,135,215	10,468,100
10. Carta e libri	»	2,197,325	9,052,879
11. Pelli	»	20,225,336	7,120,706
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	50,765,408	11,410,770
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	72,644,304	3,633,958
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	122,609,875	20,587,985
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	33,640,523	11,117,744
16. Oggetti diversi . . .	»	7,959,349	10,752,649
Totale generale	L. it.	620,343,651	271,462,998

V. PESO DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1901, *diviso per categoria.*

Categoria delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii . .	29,712,377	42,241,827
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	40,309,039	1,446,112
3. Prodotti chimici, generi medicinali, ecc.	83,385,189	13,579,796
4. Colori e generi per tinta e concia	29,012,963	1,353,376
5. Canapa, lino e juta . . .	19,569,008	5,368,942
6. Cotone	105,600,623	17,573,968
7. Lana, crine e peli . . .	3,751,015	1,282,006
8. Seta	3,860,198	2,005,426
9. Legno e paglia	143,644,925	26,313,102
10. Carta e libri	4,841,346	6,534,391
11. Pelli	10,742,522	3,085,993
12. Minerali, metalli e loro lavori	165,729,209	24,808,885
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,685,898,388	28,056,553
14. Cereali e prodotti vegetali .	544,100,330	64,601,969
15. Animali e spoglie d'animali .	51,748,081	6,648,355
16. Oggetti diversi	844,593	2,055,291
Totale Chilogr.	2,922,749,806	246,955,992

VI. VALORE DELLE MERCI ESTERE GIUNTE IN TRANSITO ED USCITE PER VIA DI MARE *durante gli anni 1901-9000.*

Categoria delle merci		Anno 1901	Anno 1900
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	5,640,703	5,054,450
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi.	»	7,235,177	6,006,562
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	669,597	1,216,194
4. Colori e generi per tinta e concia	»	1,622,737	2,581,626
5. Canapa, lino e juta . .	»	186,776	107,170
6. Cotone	»	7,491,594	7,453,170

7. Lana, crine e peli . .	L. it.	4,014,502	3,930,510
8. Seta	»	6,734,340	5,950,329
9. Legno e paglia. . . .	»	205,828	466,752
10. Carta e libri	»	97,780	460,415
11. Pelli e loro lavori . .	»	1,736,385	2,543,305
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	1,575,351	2,464,134
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	89,676	78,669
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,277,594	1,077,531
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	2,606,095	2,467,679
16. Oggetti diversi . . .	»	710,770	446,186
Totale generale	L. it.	41,894,905	42,304,682

Totale transito nel 1900	L. it.	42,304,682
» » nel 1901	»	41,894,905
Differenza in *meno* nel 1901 . . .	L. it.	409,777

VII. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *negli anni 1876 al 1901* (Dogana di Genova).

Anno			Anno		
1901	L. it.	41,894,905	1888	L. it.	13,521,608
1900	»	42,304,682	1887	»	18,343,561
1899	»	41,296,191	1886	»	13,756,424
1898	»	44,287,190	1885	»	15,770,326
1897	»	37,912,562	1884	»	16,267,886
1896	»	20,114,120	1883	»	13,425,515
1895	»	10,142,840	1882	»	12,995,881
1894	»	9,488,133	1881	»	13,429,843
1893	»	16,117,033	1880	»	18,464,805
1892	»	15,412,218	1879	»	23,184,908
1891	»	13,529,829	1878	»	18,593,863
1890	»	13,354,762	1877	»	12,145,164
1889	»	12,799,702	1876	»	11,926,964

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1901-1900.*

Categoria delle merci		Anno 1901	Anno 1900
1. Spiriti, bevande ed olii	Chg.	7,594,165	7,384,696
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	8,972,009	7,494,289
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	839,255	956,251
4. Colori e generi per tinta e concia	»	655,917	681,579
5. Canapa, lino e juta .	»	202,979	114,200
6. Cotone.	»	3,250,093	3,467,472
7. Lana, crine e peli . .	»	405,787	366,776
8. Seta	»	488,693	86,434
9. Legno e paglia . . .	»	53,222	184,941
10. Carta e libri	»	178,311	213,095
11. Pelli e loro lavori . .	»	959,012	747,978
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	1,190,562	1,487,674
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	215,540	105,000
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali .	»	1,676,789	1,835,364
15. Animali, prodotti e spoglie di animali . . .	L.	2,152,442	2,189,201
16. Oggetti diversi . . .	»	69,438	34,749
Totale generale	Chg.	28,904,214	27,349,699

Totale transito nel 1901	Chg.	28,904,214
» » nel 1900	»	27,349,699
Differenza in *più* nel 1901 . . .	Chg.	1,554,515

IX. Diritti incassati dalla Dogana di Genova *durante l'anno 1901, e confronto col 1900.*

		Anno 1901	Anno 1900
Dazio d'importazione . .	L. it.	85,315,292	85,473,277
Esportazione	»	40,602	30,646
Diritti per la legge sul bollo	»	238,311	257,615
Sopratassa di fabbric. sulla birra e acque gazose .	»	20,511	22,945
Id. id. sugli alcool . .	»	298,178	233,966
Id. sull'olio di cotone .	»	162,025	215,603
Diritti marittimi d'ogni specie	»	3,615,491	3,177,689
Proventi diversi . . .	»	1,092,979	1,139,440
Totale	L. it.	90,783,389	90,551,181

Riepilogo.

Totale generale dei diritti nel 1901	L. it.	90,783,389
» » » nel 1900	»	90,551,181
Differenza in *più* nel 1901 . . .	L. it.	232,208

X. Diritti incassati dalla Dogana di Genova *dall'anno 1871 al 1901, e confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

Anno		Dogana di Genova		Altre Dogane dello Stato
Anno 1901 . .	L. it.	90,783,389	L. it.	173,372,591
» 1900 . .	»	90,551,181	»	158,746,555
» 1899 . .	»	95,325,991	»	144,715,939
» 1898 . .	»	96,248,755	»	138,908,917
» 1897 . .	»	96,228,092	»	139,157,725
» 1896 . .	»	92,033,620	»	158,966,145
» 1895 . .	»	93,657,782	»	153,993,585
» 1894 . .	»	79,946,228	»	139,971,793
» 1893 . .	»	89,679,488	»	151,693,842
» 1892 . .	»	84,116,515	»	153,934,087
» 1891 . .	»	82,718,488	»	173,592,494
» 1890 . .	»	84,076,396	»	172,234,586
» 1889 . .	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888 . .	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887 . .	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886 . .	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885 . .	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884 . .	»	63,898,424	»	114,900,426
» 1883 . .	»	60,677,984	»	118,595,455
» 1882 . .	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881 . .	»	51,456,345	»	105,368,331
» 1880 . .	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879 . .	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878 . .	»	29,651,370	»	75,738,549
» 1877 . .	»	27,602,161	»	73,026,751
» 1876 . .	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875 . .	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874 . .	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873 . .	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872 . .	»	22,312,886	»	63,283,957
» 1871 . .	»	18,734,046	»	60,344,404

Da questi dati emerge chiaro che mentre la Dogana di Genova introitò nel 1901 L. it. 90,783,389 le rimanenti Dogane dello Stato prese insieme introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 173,372,519, poco meno del doppio della Dogana di G nova.

XI. Merci sbarcate nel Porto di Genova *nell'anno 1901.*

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	152,179	Tonn.	131,118
»	Spagnuola	»	—	»	—
»	Ellenica	»	—	»	85
»	Inglese	»	—	»	7
»	Austriaca	»	—	»	5,876
»	Germanica	»	—	»	687
	Totale	Tonn.	152,179	Tonn.	137,773

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

In questi ultimi giorni lo scavo del cunicolo d'avanzata nel traforo del Sempione, dal lato di Briga, ha incontrato una roccia schistosa frantumata. Si è dovuto pertanto sospendere la perforazione meccanica e armare il cunicolo, facendo uso di quadri metallici, come già fu fatto dal lato di Iselle. In correlazione a questo cambiamento nelle condizioni della roccia, la sua temperatura si è abbassata a 45 gradi.

La lunghezza del tunnel compiuto fino al 10 corrente è di m. 14,430, di cui 5950 dal lato di Iselle. Il termometro, lasciato per ore 1.20 in un foro praticato dal lato svizzero, a m. 8400, segnò 53 gradi Celsius. Dal versante italiano, il termometro, a m. 5890, salì a 36.8.

Rimangono a perforarsi m. 5301, il che dà affidamento che l'opera sarà compiuta per il 1904, se non sopravverranno eccezionali difficoltà.

><

Conferenza per le opere di approdo dei ferry-boats nel Porto di Villa San Giovanni.

La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per le opere di approdo dei ferry-boats nel Porto di Villa San Giovanni.

In dipendenza della presentazione di detto progetto sarà tenuta presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una conferenza tra i rappresentanti dei servizi interessati, allo scopo di discutere sia sul progetto medesimo, quanto sul programma di esercizio a cui i proposti impianti dovrebbero corrispondere e pel servizio che ne risentirebbe a Reggio di Calabria, nei riguardi del servizio cumulativo.

Prenderanno parte alla conferenza i signori: Calvori comm. Icilio, R. Ispettore Superiore delle Ferrovie, *presidente;* Sanguini comm. Giuseppe Giovanni, Marchiano comm. Domenico, Rodini cav. Severino, Piccini comm. Giovanni, Romanelli cav. Gustavo e Nicoli cav. Nicolò, Regi Ispettori-capi delle Strade Ferrate: l'ingegnere-capo del Genio civile di Reggio Calabria, il rappresentante della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ed il rappresentante della Società per le Strade Ferrate della Sicilia.

><

L'allacciamento Sempione-Gottardo.

Il Governo ticinese ha raccomandato al Consiglio federale di far tutto il possibile per soddisfare alle aspirazioni delle località interessate nell'allacciamento tra il Sempione e il Gottardo mediante una ferrovia lacuale, prendendo occasione dall'attuale conferenza internazionale a Roma pel riscatto del Sempione.

><

Ferrovia Cuneo-Nizza.

Scrivono da Nizza che il ministro delle finanze Rouvier parlando al Congresso degli elettori senatoriali delle Alpi Marittime degl'interessi locali di Nizza, s'intrattenne appunto particolarmente della ferrovia da Nizza a Cuneo.

« Noi abbiamo creduto un momento — aggiunse il signor Rouvier — che la cosa fosse fatta; ma sorsero delle difficoltà. Il Governo italiano vuole bensì intendersi con noi; peraltro chiede a un tempo la costruzione di un tronco da Breglio a Ventimiglia, ed il genio militare francese ha fatto delle osservazioni. Ma queste difficoltà si appianeranno. Il ministro della guerra, generale André, mi diceva, sono due giorni appena, ch'egli si propone di venire nella primavera prossima a studiare *de visu* questa importante questione; e, ripeto, le difficoltà si appianeranno ».

E il sig. Rouvier promise che si sarebbe adoperato a difendere, come gli altri, anche questo interesse di Nizza.

Queste dichiarazioni del signor Rouvier sono qui giudicate da persone autorevolissime e dai giornali come una prova che tra il Governo italiano ed il Governo francese sono state iniziate delle trattative, che i ministri francesi cercano un terreno d'intesa e che, a quanto sembra, si sarebbe avviati ad intendersi.

><

Trasporto ferroviario dei piccoli colli.

Fra il direttore delle *Messaggerie marittime italiane,* signor Reif e i rappresentanti delle tre principali Società ferroviarie è stato convenuto che il nuovo servizio universale pei piccoli colli da 1 a 20 chilogrammi andrà in attuazione col 1° febbraio p. v.

Ora saranno accettate spedizioni per i diversi Stati d'Europa (eccettuato l'interno della Spagna), per gli Stati Uniti del Nord America, per il Brasile (Santos) e per l'Argentina (Buenos Ayres).

Indipendentemente dalle sopraindicate convenzioni private fra le Società ferroviarie e le *Messaggerie marittime,* fra pochi giorni i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Poste e Telegrafi promulgheranno, con apposito decreto, il nuovo servizio dei piccoli colli, per stabilire con norme precise e invariabili le attribuzioni della Società e i diritti del pubblico.

><

Una proposta delle Ferrovie Sicule.

La Direzione Generale della Rete Sicula, in vista della rinnovazione delle Convenzioni si dichiarò disposta ad assumere l'esercizio delle ferrovie calabresi nonchè d'una grande linea Roma-Napoli-Reggio Calabria-Palermo, di guisa che in 21 ora si possa andare da Roma a Palermo.

La Sicula è disposta a costruire anche la direttissima Roma-Napoli.

><

Itinerari per i portatori dei biglietti diretti dalla Germania per Roma e Napoli.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per aderire ad istanze delle ferrovie estere interessate nel servizio diretto fra la Germania e l'Italia per la via del Gottardo, per quanto riguarda i viaggiatori ed i bagagli, hanno chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici, e questi ha approvato, di acconsentire a rendere facoltativi ai portatori dei biglietti diretti dalla Germania per Roma e Napoli, via Gottardo, i seguenti itinerari: Milano-Genova-Pisa; Milano-Bologna-Firenze; Luino-Genova-Pisa; Milano-Parma-Sarzana-Pisa; ed i tre primi dei detti itinerari per quanto riguarda i viaggiatori muniti di biglietti per Firenze.

E' stata anche ammessa l'indicazione di una tassa unica per la registrazione diretta del bagaglio per l'una o l'altra via in destinazione di Firenze, Roma e Napoli.

Per quanto riguarda i prezzi, sia dei biglietti che dei bagagli, si è trovato equo di stabilirli sulla media di quelli delle due vie più frequentate: Genova-Pisa e Bologna-Firenze.

La relativa tariffa sarà attuata col 1° febbraio p. v.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stato approvato il progetto di estensione del servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna alla stazione di Piacenza della Rete Mediterranea, ed alla stazione di Suzzara della Rete Adriatica.

><

La ferrovia Palermo-Trapani e le provincie interessate.

Il Ministro Nasi ha presentato al Sotto-segretario di Stato ai Lavori Pubblici, on. Niccolini, nell'assenza del ministro Balenzano, ancora indisposto, i rappresentanti delle provincie di Palermo e Trapani, i quali, accompagnati dal deputato barone Saporito, hanno domandato che le due suddette provincie sieno esonerate dall'obbligo di pagare alla Società Sicula Occidentale la sovvenzione per la linea Palermo-Trapani e che sia invece pagata dal Governo. Il Sotto-segretario di Stato ha promesso di prendere in esame la domanda ed ha lasciato sperare di poterla esaudire.

><

Biglietti fra la Danimarca e la Sicilia.

La Società esercente la Rete Sicula onde facilitare il movimente dei forestieri in Italia, è venuta nella determinazione di fare tutto ciò che le sarà possibile per favorire e sviluppare i viaggi dalla Danimarca; ed all'uopo ha in corso di stipulazione un contratto con la Ditta Reisebnreau di Goteborg per la vendita dei biglietti di viaggio sulla sua rete.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aperte)

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica il 28 corrente alle ore 14 1[2 avranno luogo le gare nazionali per la fornitura di 7990 tonnellate di rotaie d'acciaio di diversi tipi, divisa in 6 lotti.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 9 corrente presso la Società esercente la Rete Adriatica ebbero luogo le gare per l'appalto delle seguenti forniture:

N. 84,200 arpioni di ferro ordinari, modello meridionale, del peso complessivo di tonn. 33,680. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 8 presentarono offerta di ribasso e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Barge e De Antoni di Savona al prezzo di L. 322 alla tonnellata.

N. 118.600 piastre di acciaio dolce (ferro omogeneo) del secondo tipo FF.CC., del peso di tonn. 189,760. Delle 8 Ditte ammesse alla gara 7 presentarono offerta e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Società Anonima delle ferriere italiane, al prezzo di L. 330 la tonnellata.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea il 12 corrente ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del bivio Tortona sulla linea Alessandria-Piacenza. Delle 11 Ditte ammesse alla gara 3 soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pozzoli e Morosetti, la quale fece il ribasso del 13.50 0[0.

(Gare aperte).

Il 19 corrente, presso la Direzione Generale avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto del prolungamento del binario di incrocio e per l'impianto di un binario tronco nella stazione di Serravalle Scrivia.

Il 20 corrente, presso la Direzione medesima avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di terra e murari per l'esecuzione del raccordo della linea di Venezia colle stazioni di Rogoredo e di Porta Romana a Milano.

><

Ferrovia Castelraimondo-Camerino.

Con Reale Decreto fu approvata e resa esecutoria la Convenzione per la costruzione e l'esercizio a trazione elettrica di una ferrovia, a sezione ridotta, da Castelraimondo a Camerino.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 gennaio 1903).

Condono della multa inflitta all'Impresa Guenci per ritardata ultimazione dei lavori per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Carovigno.

Concessione di un compenso all'Impresa Bonanni in dipendenza dei lavori per la costruzione di un viadotto al km 64.800 della linea Roma-Sulmona.

Parziale condono della multa inflitta alla Ditta Tosi per ritardato complimento dei lavori per l'esecuzione di scandagli al km 175 della linea Pescara-Terni.

Collaudo e liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Cocola per l'ampiamento della stazione di Lentini.

Proposta di provvedimenti e compensi in relazione al reclami avanzati dalla Ditta Marini e Desantis e dal Comune di Terni in conseguenza della sistemazione del ponte sul torrente Serra lungo la linea Orte-Falconara.

Concessione di un compenso all'Impresa Cappelli per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori e per la costruzione di cessi nella stazione di Caianello.

Collaudo e liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Maioli per il rivestimento in muratura di cunette e trincee lungo la linea Castellamare-Gragnano.

Consolidamento del ponte sul burrone Carparo 1° sulla linea Battipaglia-Reggio.

Consolidamento della scarpa sinistra della trincea al km. 10.050 della linea Faenza-Firenze.

Espropriazione di alcuni terreni a ponente del deposito locomotive della stazione di Savona-Letimbro.

Domanda di concessione della ferrovia Monza Besana-Oggiono con diramazione Renate-Fornaci di Briasco (L. 6000 per km. per 70 anni).

Aggiunta all'art. 26 delle Istruzioni e norme 24 gennaio 1899 per l'applicazione dell'appendice al regolamento di polizia ferroviaria, riguardante l'abilitazione a condurre treni elettrici ferroviari.

Proposta per l'acquisto di 750 carri per la Rete Mediterranea.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Avenza.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Carrara.

Impianto di apparecchio di blocco fra le stazioni di Ventimiglia e di Pian di Latte sulla linea Sampiardarena-Confine francese,

Questione di massima relativa all'adozione del freno Westinghouse e di quello Lipkowski in sostituzione del freno a vuoto Koerting attualmente in uso nel materiale rotabile della Rete Sicula.

Proposta per l'acquisto di 39 carrozze per la Rete Sicula (inter-comunicanti).

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Proposta per la rinnovazione di 41 locomotive, 195 carrozze, 25 bagagliai e 343 carri, per una spesa complessiva di L. 10,679,000.

Espurgo dei torrenti e fossi ai km. 219.976 (torrente Piorno), 227.964 (torrente Noce), 229.254, 232.760 e 232.873 (torrente Migliorino) sulla linea Eboli-Reggio, per L. 3100.

Riscaldamento a vapore di 109 bagagliai a tre compartimenti ed a 70 bagagliai *Dfc*, per L. 29,400.

Rinforzo dei binari di corsa armati con la 3ª rotaia sulle tratte Milano Centrale-Bivio Vigevano; Rho-Gallarate e Gallarate-Varese, per L. 262,700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rinforzo dei binari di corsa armati con la 3ª rotaia sul tratto Bivio Vigevano-Rho, per L. 86,100.

Impianto del nuovo bivio Firenze nella stazione Centrale di Pisa e dei relativi apparati centrali di manovra, per L. 37,110, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sistemazione del dormitorio del personale nella stazione di Varese, per L. 4000.

Modificazione all'attuale disposizione dei binari, delle piattaforme e delle bilancie a ponte sul Ponte Cristoforo Colombo nella stazione di Santa Limbania nel Porto di Genova, per L. 3800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di due arganelli elettrici nella stazione di Milano-Scalo merci di Porta Garibaldi, per L. 20,300, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento del muro di risvolto dell'ala sinistra a monte del ponte sul fosso Gello al km. 301.976 e dei muri di sponda del fosso a monte del tombino al chilometro 301.072 della linea Cecina-Volterra, per L. 540.

Riparazione dei danni verificatisi fra i km. 179.800 e 181.400 in seguito ad uragano sulla linea Roma-Napoli, per L. 2270.

Impianto di una comunicazione fra i binari della piccola velocità nella stazione di Civitavecchia, per L. 1560, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di una casa cantoniera al km. 212.025 della linea Taranto-Reggio, per L. 15,000.

Impianto di una vasca sussidiaria nella stazione di Voghera per accelerare la fornitura d'acqua alle locomotive, per L. 6700.

Sistemazione della briglia alla testa del cunettone corrispondente a monte del ponticello al km. 189.241 della linea Eboli-Metaponto, per L. 2000.

Consolidamento del muro d'ala destro a valle del ponticello al km. 195.805 della linea Eboli-Metaponto, per L. 4700.

Rete Adriatica:

Costruzione nella fermata di Lebbia di un fabbricato di servizio e impianto nella fermata stessa di un apparecchio centrale di manovra idrodinamico sistema Bianchi-Servettaz, per L. 3500.

Impianto di due cancelli in ferro in luogo delle catene esistenti a chiusura del passo a livello al km. 623.689 della linea Bologna-Otranto, per L. 1100.

Impianto nella stazione di Bari di una comunicazione telefonica fra il fabbricato viaggiatori ed il posto di manovra dei segnali a disco, per L. 900.

Impianto di due suonerie elettriche di controllo al disco verso Termoli nella fermata di Lesina, per L. 645.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Trinitapoli allo scopo di ricavare un magazzino merci, per L. 9240, delle quali L. 7000 per i lavori da eseguirsi in appalto.

Consolidamento e sistemazione della scarpa sinistra del rilevato fra i km. 136.381 e 136.444 della linea Piacenza-Bologna, per L. 10,200.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Provvista di catene per assicurare legnami sui carri e di reti di corda per dogana, L. 20,500.

Primo risanamento e completamento della massicciata, escluse le tratte comprese nelle stazioni, della linea Gallarate-Varese, L. 75,300,

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del 1º tipo FF CC di m. 225 di binario in ferro del modello 2 F e D F nella stazione di Moncalieri, L. 2360.

Sistemazione del sottopassaggio dei Capuccini nella stazione di Empoli, L. 6640.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del 1º tipo FF CC di m. 536 di binario in ferro del modello D e di 4 deviatoi semplici pure in ferro dello stesso modello con altrettanti d'acciaio del 1º tipo riformato nella stazione di Savigliano, L. 7420.

Rialveamento del Rivo Bozzolo a monte del sottovia al km. 3.259 della linea Mondovì-Bastia, L. 320.

Consolidamento della briglia a monte della galleria subalvea Santa Barbara al km. 220.469-220.532 della linea Reggio-Castrocucco, L. 825.

Lavori di difesa della ferrovia contro la frana detta di Casalta fra le stazioni di Monte Amiata e di Torrenieri al km. 253.208 della linea Asciano-Montepescali, L. 5600.

Lavori per munire di pavimento il magazzino delle merci a piccola velocità nella stazione di Mercato S. Severino, L. 157

Sistemazione e prolungamento dei binari per ricovero dei treni merci nella stazione di Arquata Scrivia, L. 39,070.

Impegno supplettivo per il consolidamento e difesa della falda a mare presso l'estremo ovest della stazione di Pieve di Sori sulla linea Pisa-Genova, L. 27,000.

Rivestimento del fosso di guardia della trincea fra i km. 18.990 e 19.120 della linea Roma-Napoli, L. 1900.

Impianto di due cancelletti pedonali della luce di m. 1.20 al passo a livello della strada provinciale per Pavia presso la stazione di Casteggio al km. 47.880 della linea Alessandria-Piacenza, L. 235.

Riparazione dei danni prodotti dalle pioggie fra le stazioni di Pontegalera e di Civitavecchia, L. 6400.

Allargamento dei portoni attraversati da binari nelle officine e nelle rimesse locomotive della stazione di Siena, L. 2080.

Rete Adriatica:

Impianto della nuova stazione di Sesto Fiorentino (secondo gruppo dei lavori), L. 226,200.

Impianto di una scogliera a difesa della spalla sinistra

del ponte sul torrente Panaro al km. 114.813 sulla linea Milano-Piacenza, L. 3200.

Sostituzione di un volto in muratura alle travate in ferro nel sottopassaggio di 6 metri di luce al km. 280.453 della linea Ancona-Foggia, L. 5030.

Impegno supplettivo per la costruzione di una fossa di m. 40 per la visita e la riparazione delle vetture a lunga base nelle officine del materiale mobile di Verona.

Consolidamento della spalla destra a monte del ponte sul torrente Chiavenna al km. 14.095 della linea Bologna-Piacenza, 14,700.

Consolidamento del ponticello obliquo della luce retta di m. 8 al km. 125.679 della linea Pescara-Aquila-Terni, L. 4800.

Consolidamento della scarpa a monte della trincea fra i km. 206.168 e 206.188 da Roma della linea Foligno-Terontola, L. 3470.

Ampliamento dello scalo merci nella stazione di Tavernelle, L. 48,200.

Modificazione alle quattro stadere a ponte esistenti nelle stazioni di Cesena, Forlì, Faenza e Ravenna, lire 1827.50.

Completamento dell'impianto del controllo elettrico al segnale a disco della stazione di Gallipoli, L. 430.

Consolidamento di un tratto della galleria di Cà Menocchio sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo, L. 38,500.

Difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore al km. 132 della linea Foggia-Napoli, L. 36,700.

Consolidamento di alcune trincee fra i km. 66 e 84 della linea Faenza-Firenze, L. 5100.

Consolidamento del ponticello di 6 metri di luce sul fosso Bigio al km. 284.958 della linea Firenze-Chiusi-Roma, L. 2600.

Rete Sicula:

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 155.208 e 155.256 della linea Bicocca-Caltanissetta Canicattì-Caldare, L. 4500.

Impianto di una suoneria elettrica al disco della stazione di Santa Caterina, lato Mimiani San Cataldo, lire 506.43.

><

Tariffe ferroviarie italiane:

Il Consorzio « Burro e Gorgonzola » di Milano, costituito, come è noto, dalle principali Ditte produttrici, ha presentato istanza al Ministro dei Lavori Pubblici affinchè, nell'interesse dell'esportazione nazionale, voglia, d'accordo colle Amministrazioni ferroviarie, disporre che la tariffa speciale n. 55, piccola velocità accelerata (in vigore dal 1° luglio 1886) pel trasporto a vagone completo di derrate alimentari in esportazione dall'Italia per l'estero e pei transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons, venga estesa alle derrate in esportazione dagli scali di Genova e di Venezia, certificate da un attestato di esportazione vidimato dalla Dogana, come già similmente si pratica per la condizione seconda delle tariffe speciali di esportazione *A*, piccola velocità, della Rete Mediterranea per Genova, ed *A bis*, piccola velocità, della Rete Adriatica per Venezia.

Dato lo scopo della tariffa speciale n. 55, piccola velocità accelerata, che, indubbiamente, è quello di favorire l'esportazione dei prodotti agricoli, qualunque ne sia la destinazione estera, e considerato lo sviluppo che tale esportazione ha raggiunto, l'ammettere i transiti di Genova e di Venezia ed eventualmente altri, è rendere ragione a questo intendimento, ed in pari tempo porre gli scali nazionali alla stessa condizione degli scali esteri, stante che l'anzidetta tariffa è applicabile nelle spedizioni a Marsiglia per la via di Ventimiglia-transito, ed a Trieste, per la via di Cormons-transito, e ciò a pregiudizio dei citati porti italiani, ai quali non è ora applicabile. Ad esempio, se prendiamo un vagone di kg. 10,000 uova supposto in partenza da Arezzo, constateremo la seguente verità:

Da Arezzo a Genova (chilom. 332) il vagone deve pagare la tariffa speciale n. 50, piccola velocità accelerata ed il correlativo prezzo minimo di trasporto di L. 264.15; mentre da Arezzo a Ventimiglia-transito (chilom. 483) pagherebbe la tariffa speciale n. 55, il di cui prezzo minimo alla serie *B*, per 5000 vagoni, si riduce a L. 190.80, si aggiungano da Ventimiglia a Marsiglia L. 191 ed avremo un porto totale di L. 381.80 per un percorso di km. 730 quale vi è da Arezzo a Marsiglia, contro L. 264.15 per il percorso Arezzo-Genova di soli km. 332. La sproporzione è significantissima; così in relazione all'origine ed alla qualità delle derrate, lo è per ogni altro confronto. A noi risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici non avrebbe, da parte sua, difficoltà a consentire nella proposta; e pertanto ha raccomandato al benevolo esame delle Società ferroviarie l'istanza sopramenzionata.

— Proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa, approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici e dagli altri Ministeri interessati:

1) Proposta dell'Adriatica per proroga al 31 dicembre 1903 della concessione accordata alla Ditta Grisoni-Forti e Comp. per trasporti di vino comune da stazioni della linea Zollino-Gallipoli a Roma;

2) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Ferdinando Villa per trasporto di merci dalle prime cinque classi, fra Monza e Brescia, è modificata nel senso che la Ditta accetta l'aumento del peso minimo tassabile da 5 a 6 tonnellate, portando così il prezzo per vagone da L. 28.30 a L. 33.96 alla condizione, in corrispettivo di tale aumento, della diminuzione del prezzo per quintale indivisibile da L. 0.707 a L. 0.566 proporzionale a quello del carro completo;

3) Proposta della Mediterranea per concessione alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano dell'abbuono del 12 p. 0[0 sui prezzi della tariffa speciale 116 D. e speciale 124, fermo l'integrale diritto fisso, per trasporti di sostegni per condotture elettriche, destinati a località comprese fra Scafati e Battipaglia;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovare alle stesse condizioni per un altro anno, la concessione accordata alla ditta Giovanni Falorni per trasporti di calce e cemento dall'Incisa a Livorno.

— Ritenuto che i forti quantitativi minimi d'impegno attualmente richiesti per l'applicazione della tariffa speciale n. 55, piccola velocità accelerata, più che a promuovere gli interessi veri del commercio, e specialmente quelli della nostra produzione agricola, servono a mantenere il monopolio di talune Ditte maggiori a danno di Ditte minori, l'Amministrazione governativa delle ferrovie ha ritenuto opportuno di compilare il progetto di una nuova tariffa per il trasporto delle derrate alimentari in esportazione dai transiti di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons, compilata sulla traccia dei voti espressi dal Consiglio delle tariffe nelle sue sedute del 19 dicembre 1901 e 19 dicembre 1902.

Colla nuova tariffa si provvederebbe nel miglior modo possibile a togliere il grave inconveniente lamentato, poichè col ridurre i quantitativi minimi di impegno si

renderebbe possibile una feconda concorrenza fra gli esportatori e si assicurerebbe un maggiore utile dei produttori.

Pare però che in vista specialmente dello scadere del primo ventennio delle convenzioni ferroviarie, l'attuazione della nuova tariffa verrebbe procrastinata fino al 1° luglio del 1895.

La nuova tariffa considererebbe tre serie di prezzi (*A*, *B*, *C*) di trasporto. La serie *A* riguarderebbe i trasporti in piccole partite di almeno 50 chilogrammi e si applicherebbero i prezzi di apposita tabella n. 1. La serie *B* si riferirebbe ai trasporti a carro completo senza impegno contrattuale e vi si applicherebbero i prezzi di altra tabella n. 2, coi seguenti abbuoni che le Amministrazioni ferroviarie accorderebbero quando entro l'anno e da uno stesso speditore sia stato trasportato sulle ferrovie un minimo di vagoni, secondo la progressione qui sotto indicata: per 50 vagoni il 5 p. 0[0; per 100 il 6 p. 0[0; per 200 l'8 p. 0[0; per 300 il 10 p. 0[0; per 400 il 12 p. 0[0; per 500 il 15 p. 0[0.

La serie *C* contemplerebbe i trasporti a carro completo con impegno contrattuale di almeno 1000 vagoni all'anno, e si applicherebbero i prezzi indicati nell'apposita tabella n. 3.

Questa serie di tariffa si applicherebbe a favore: *a*) dei grossi produttori che eseguiscono da soli l'esportazione; *b*) dei produttori riuniti in Società, Consorzi e Cooperative; *c*) dei raccoglitori di derrate dei produttori; *d*) delle Ditte speditrici o commissionarie che si occupano della esportazione di derrate per conto dei produttori diretti.

L'idea del progetto della nuova tariffa è stata ottima cosa; ma sarebbe cosa utilissima che venisse attuata anche prima dell'epoca alla quale abbiamo superiormente accennato.

— Col giorno 31 marzo p. v. verrebbe a scadere la validità della tariffa locale n. 235, piccola velocità, pei trasporti di acido cloridrico (acido muriatico o spirito di sale marino) e acido solforico (olio di vitriolo) di fabbricazione nazionale. Ora, non essendo nel decorso biennio sopravvenute circostanze per le quali convenga o sia opportuno di far cessare l'esperimento della tariffa locale in parola, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici, ora in corso di approvazione, per mantenerla in vigore per un altro anno, e cioè fino a tutto marzo 1904.

— Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, per assecondare una domanda della Società Siderurgica di Savona, la quale ha intrapreso nel proprio stabilimento la fabbricazione del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri, per opere di sterramento e simili, ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici perchè i trasporti per conto del detto stabilimento, in partenza da Savona-Letimbro e Savona-Marittima, siano ammessi a fruire della tariffa locale n. 227 piccola velocità, come è concesso per i consimili trasporti in partenza da Diano Marina, Pra, Sestri Ponente e Torino.

Siamo informati che trovandosi conveniente di aderire a tale domanda, perchè si verrà così a favorire l'industria nazionale, il Ministero dei Lavori Pubblici ha proposto agli altri Ministeri interessati di approvarla.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di ottobre dell'esercizio 1902-903 finanziario in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	500,893	490,794	+ 10,099
Sarde Comp. Reale .	709,699	670,634	+ 39,065
Secondarie Sarde . .	304,359	291,908	+ 12,451
Milano-Saronno-Erba .	1,606,829	1,602,139	+ 4,690
Novara-Seregno . .	298,655	277,730	+ 20,925
Conegliano-Vittorio .	50,371	45,427	+ 4,944
Parma-Suzzara . .	92,004	92,231	— 227
Schio-Arsiero e Schio-Torrebelvicino . .	64,722	67,081	— 2,359
Udine-Cividale-Confine	223,291	200,158	+ 23,133
Camposampiero-Montebelluna. . . .	78,461	78,340	+ 121
Bologna - Massalomb.	154,785	162,125	— 7,340
Arezzo-Stia	77,774	73,584	+ 4,190
Torino-Ciriè-Lanzo .	305,247	286,520	+ 18,727
Torino-Rivoli . . .	66,191	60,958	+ 5,233
Settimo - Rivarolo - Castellamonte . . .	216,412	195,579	+ 20,833
Palermo-Mars.-Trap.	591,756	576,917	+ 14,839
Sassuolo-Mod.-Finale	132,129	128,948	+ 3,181
Santhià-Biella . . .	311,948	278,823	+ 33,125
Ferr. di Reggio Em. .	125,298	135,220	— 9,922
Roma-Albano-Nettuno	290,477	278,518	+ 11,959
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	7,346	8,296	— 950
Bergamo-Ponte Selva	215,009	212,154	+ 2,855
Sassi-Superga . . .	40,441	10,633	+ 29,808
Fossano-Mondovì . .	18,890	16,638	+ 2,252
Menaggio - Porlezza e Luino-Ponte Tresa.	48,946	45,234	+ 3,712
Napoli-Nola-Baiano .	160,645	160,334	+ 311
Poggibonsi-Colle . .	28,738	24,426	+ 4,312
Arezzo-Fossato. . .	167,606	156,414	+ 11,192
Basaluzzo-Frugarolo .	4,113	4,319	— 206
Palermo-Corleone. .	104,386	118,040	— 13,654
Monteponi-P. Vesme .	3,300	3,429	— 129
Gozzano-Alzo . . .	13,484	12,708	+ 776
Ferrara-Suzzara . .	169,425	178,111	— 8,686
Modena-Vignola . .	37,854	34,203	+ 3,651
Napoli-Pozzuoli-Cuma	157,300	159,634	— 2,334
Verona-Caprino . .	64,193	59,191	+ 5,002
Napoli-Ottaiano . .	90,837	85,032	+ 5,805
Cerignola Staz.-Città.	28,531	27,724	+ 807
Economiche Biellesi .	109,712	73,520	+ 36,192
Sant'Ellero-Saltino .	23,100	23,530	— 430
Roma-Ronciglione . .	291,600	261,300	+ 30,300
Varese-Porto Ceresio .	47,730	39,950	+ 7,780
Circumetnea . . .	179,000	176,039	+ 2,961
Tortona-Castelnuovo .	9,862	9,944	— 82
Rezzato-Vobarno . .	48,300	49,548	— 1,248
Iglesias-Monteponi .	1,249	1,287	— 38
Bari-Putignano . .	44,000	42,339	+ 1,661
Mandela-Subiaco . .	13,975	15,991	— 2,016
Sondrio-Tirano . .	59,992	»	+ 59,992
Totale generale L.	8,390,865	8,003,602	+387,263

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Francavilla-Lecce. — La Società francese Dyle e Bacalan ha inoltrato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la costruzione della ferrovia Francavilla Lecce, diramazione Novoli-Nardò.

Ferrovia Monza-Besana-Molteno-Oggiono. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha esaminato la domanda di concessione della ferrovia Monza-Besana-Molteno-Oggiono, ed ha dato voto favorevole alla proposta di un sussidio dello Stato nella misura di L. 6000 per anni 70, e per ogni chilometro, comprendendo anche lo sviluppo della diramazione a Briosco.

Con questo voto, e dopo quello già ottenuto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici questo progetto si può ritenere di prossima attuazione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 gennaio 1903.* — Nella decade 1°-10 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,768,225.44, con un aumento di L. 118,739.20 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 gennaio 1903 si ragguaglia a L. 84,284,421.90, presentando un aumento di L. 2,936,742.48 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1902.* — Nella decade 21-31 dicembre 1902 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 358,118, e presentano una diminuzione di L. 27,523 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1902 ammontano a L. 6,525,441, con un aumento di L. 191,394 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Le linee d'accesso al Sempione.* — La Delegazione ginevrina ha conferito l'altro ieri coi Ministri del Commercio e dei Lavori circa le linee di accesso al Sempione. Essa li informò che lo Stato di Ginevra è pronto ad assicurare un largo contributo alle spese necessarie per il traforo del Giura e pel prolungamento a Ginevra della linea in costruzione Digione-Lons-les-Salunier. La Delegazione ebbe dai Ministri l'assicurazione che il tracciato per la Faucille sarà studiato attivamente.

Loubet, ricevendo poi in udienza privata la Presidenza della Repubblica svizzera, fu informato dell'importanza del progetto Faucille dal punto di vista internazionale.

Ferrovie Austriache. — I proventi delle strade ferrate austriache accusano quasi tutti delle rilevanti diminuzioni a fronte del precedente esercizio 1901. Dato che la maggior parte delle Compagnie devono aspettarsi un continuo aumento dei loro carichi, è probabile che il saggio dei dividendi sia fortemente ridotto.

Già per l'esercizio 1901 la maggior parte delle Società ferroviarie non poterono mantenere il saggio del dividendo che diminuendo il saldo attivo da riportarsi a nuovo. Questa riduzione fu di 700,000 corone per le Strade ferrate del Nord-Imperatore Ferdinando, di 419,000 corone per la strada ferrata da Triplitz ad Aussig, di 214,000 corone per la Compagnia della strada ferrata di Stato, ecc. Pel 1902 le Compagnie non dispongono più di una tale riserva e quindi il saggio dei dividendi dovrà certamente risentirsene.

Ferrovie Spagnuole. — *Nuove costruzioni.* — La *Gaceta de Madrid* del 27 dicembre contiene l'autorizzazione per la costruzione delle seguenti ferrovie:

1) Una ferrovia a scartamento ridotto dal distretto minerario di Castello de las Guardos alla stazione di Ronquillo, situata sulla linea ora in corso di costruzione dalle miniere di Cala a San Juan de Azualfarache (Siviglia);

2) Una ferrovia leggera a scartamento ridotto da Sotillo de la Adrada (provincia di Avila) ad Arenas de San Pedro (Ramacastanas), operante la congiunzione con la linea già autorizzata da Sotillo ad Almarox;

3) Una ferrovia a scartamento di un metro da Utiel (Valenza) per Candete e Villagordo a Minglanilla, nella provincia di Cuenca.

Ferrovie Russe. — Si scrive al *Novoie Vremia* che è stata decisa la costruzione di una nuova diramazione della ferrovia della Manciuria. La nuova linea che congiungerà Girin e Giuncietai, avrà una lunghezza di 200 verste (una versa uguale m. 1066). La sua importanza economica e strategica sarà considerevole. Gli studi sono già cominciati.

Notizie Diverse

Necrologio. — Il giorno 12 corrente moriva ad Iselle la signora **Frieda Brandau**, moglie all'ing. **Carlo Brandau**, dell'impresa Brandt Brandau assuntrice della colossale opera del traforo del Sempione.

Inviam oalla famiglia ed al genero, amico nostro ingegnere Giuseppe Lanino, le nostre vive condoglianze.

La carestia del carbone agli Stati Uniti. — Un telegramma di avant'ieri da Washington informa che alla Camera dei Rappresentanti si è approvato, con 258 voti contro 5, il progetto di legge relativo alla riduzione per un anno del dazio d'entrata sul carbone proveniente da tutti i paesi.

Questa misura è stata presa in seguito alla grave situazione già segnalata dalla stampa americana.

L'attuale carestia del carbone agli Stati Uniti prende quasi le proporzioni di una crisi industriale e sociale, la quale rende assai acuta la questione dei trust.

Di questi giorni, a New York, i vapori dovettero ritardare di 11 ore la loro partenza per effetto della mancanza di combustibile. In un gran numero di località le officine sono state chiuse per la impossibilità di alimentare le macchine.

Ad Arcola, nell'Illinois, la popolazione con a capo i suoi pastori, i magistrati e la polizia, profittò della fermata occasionale di un treno carico di carbone per requisire questo combustibile di cui la città era era affatto priva da molti giorni e che si era rifiutato di venderle.

Tutti i veicoli del paese furono mobilizzati per scaricare il treno. Il carbone portato via fu pesato e ne fu fatto il conto nell'intento di salvaguardare la responsabilità della strada ferrata.

Lo stesso fatto si è prodotto in parecchie altre città dell'Ovest, e le Compagnie delle stade ferrate cominciano a collocare delle guardie armate sui loro treni di carbone.

Obbligazioni ferroviarie lombarde. — *Nuova emissione di 3.50 per 100.* — Il Ministro del Tesoro sta studiando l'operazione del riscatto dell'annualità di 28 milioni che, in base al trattato del 1866, il nostro Governo corrisponde all'Austria-Ungheria in dipendenza della cessione delle ferrovie lombarde.

L'operazione, da cui lo Stato avrebbe annualmente un beneficio di 4 milioni, senza danno per i portatori delle antiche obbligazioni, consisterebbe nel sostituirle con il nuovo titolo di consolidato 3 1|2 per cento, facendone una nuova emissione a questo fine.

Congresso d'agricoltura. Il 19 aprile si inaugurerà in Roma il VII Congresso internazionale d'agricol-

tura. Esso si tiene sotto gli aspici dell'on. G. Baccelli, ministro d'agricoltura, il quale ha nominato una Commissione ordinatrice di cui è presidente l'on. Cappelli e segretario l'on. Ottavi (Roma, Camera dei deputati).

Il locale del Congresso è quello così detto della Missione, di fianco alla Camera dei deputati.

Le discussioni dureranno 4 giorni, suddividendosi il Congresso (come si fece nei precedenti di Parigi, Budapest, Bruxelles, ecc.), in parecchie sezioni. In seguito avranno luogo escursioni al lago di Fucino, a Cerignola, a Napoli, a Palermo e Marsala; poi a Firenze, Bologna, Ferrara ed infine a Milano, ultima tappa dei Congressisti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Cagliari (26 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione idraulica del torrente di Pula a difesa dell'abitato omonimo, per L. 76,198.77. Dep. provvisorio L. 5000.

Municipio di Varese ed Unite Castellanze (Como) (26 gennaio, ore 12, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione del fabbricato per le scuole elementari maschili urbane (esclusa la fornitura del calorifero), per L. 92,303. Dep. provv. L. 10,000. Dep. spese L. 1600. Consegna lavori agosto 1903.

Municipio di Mortara (Pavia) (26 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato, consistente in una gradinata con terrazza e sottostante ampio sotterraneo mortuario con colombari nel cimitero comunale urbano, per L. 20,000. Dep. provv. L. 2500. Dep. spese L. 800. Consegna lavori 30 giugno.

Municipio di Pamparato (Cuneo) (26 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del cimitero del capoluogo, provvisoriamente aggiudicato per L. 12,546.55.

Prefettura di Cagliari (27 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione idraulica del Campidano di Cagliari per la parte riferentesi alla difesa dell'abitato di Selargius, per lire 99,902.72. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo.

Deputazione Provinciale di Alessandria (29 gennaio, ore 13, defin.) — Appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Rubbio-Montegrosso, tronchi primo e secondo, scorrenti nei circondari di Acqui ed Asti, per L. 6950, provvisoriamente aggiudicato coi ribassi del 5.05 e 5.20 0[0, e cioè per L. 6255.89. Dep. provv. decimo. Cauz. 1[4 canone annuo.

Amministrazione Provinciale di Caltanissetta (31 gennaio, ore 12, unico). — Appalto dei lavori occorrenti alla strada provinciale da Terranova al Dorillo, per L. 91,400. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 2000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Arezzo (31 gennaio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del secondo tronco della strada provinciale Tebro-Romagnola, n. 23, compreso tra l'abitato di Montenero ed il confine con la provincia di Firenze, della estesa di m. 2037.24, per L. 76,800. Dep. provv. L. 4700. Cauz. decimo. Dep. spese L. 3000. Consegna lavori 20 mesi. Offerte 30 gennaio. Docum. 22 gennaio, ore 12.

Direzione Generale R. Arsenale di Napoli (31 gennaio, ore 11, secondo inc.). — Appalto dell'impresa del trasporto del ferro nel R. Cantiere di Castellammare, per complessive L. 12,000. Depos. provv. L. 1200. Dep. spese L. 400. Fatali 21 febbraio, ore 12.

Municipio di Marnate (Milano) (5 febbraio, ore 14, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione di edifizi ad uso scuole ed asilo infantile, per L. 24,500. Cauz. L. 2000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (9 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori, opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di strada provinciale n. 117, compreso fra l'abitato di Amendolara e la sponda destra del torrente Canale di Ferro, di metri 16,081.60, per complessive L. 716,925. Dep. provv. L. 36,000. Consegna lavori 4 anni. Docum. 31 gennaio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia e Napoli (24 gennaio, ore 12, 2ª asta). — Fornitura di metalli diversi, provvisoriamente aggiudicati col ribasso del 28.82 0[0, e cioè per L. 28,472. Dep. L. 4000 in tesoreria. Capitolato anche presso il Ministero della Marina, le Direzioni Generali degli Arsenali di Venezia e Taranto, gli Uffici Tecnici di Genova, Terni e Livorno e le principali Camere di Commercio.

Direzione Generale dei RR. Arsenali del 1° Dipartimento Marittimo, Spezia, Napoli e Venezia (24 gennaio, ore 12). — Fornitura alla R. Marina, durante l'esercizio 1902-03, di perossido di ferro levigato ordinario e di pittura di perossido di ferro ad olio pronta al pennello, per L. 53,300, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 18.35 0[0, e cioè per L. 43,519.45. Dep. provv. L. 5330.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (29 gennaio, ore 12, 2ª asta). — Fornitura alla R. Marina nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di rame e ottone in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo e in verghe, durante l'esercizio finanziario 1902-903, per complessive L. 244,000, in due lotti distinti, il primo di L. 152,500, ed il secondo di L. 91,500, da consegnarsi secondo le richieste, che saranno fatte di volta in volta, provvisoriamente aggiudicata al sig. Giacomo Corradini di Napoli come appresso: il primo lotto col ribasso del 35.57 0[0, rimanendo così ridotto a L. 98,255.75, il secondo lotto col ribasso del 35.57 0[0, rimanendo così ridotto a L. 58,953.45.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Gennaio 10	Gennaio 17
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	543	543
» » Mediterranee . . . . »	445	465
» » Meridionali . . . . »	675.50	686.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.) . . . . . »	412	418
» » » (2ª ») . . . . . . »	392	398
» » Secondarie Sarde . . . . »	236	238
» » Sicule. . . . . »	648	648
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* . »	343.50	348
» » Cuneo 3 0[0 . . . . . . »	359	363
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . . »	100.25	101
» » Mediterranee 4 0[0 . . . »	503.50	505.50
» » Meridionali. . . . . . . »	343.50	346
» » Palermo-Marsala-Trapani »	314.25	317
» » » 2ª emiss. »	311	315
» » Sarde, serie *A*. . . . . . »	343.50	346
» » » serie *B*. . . . . . »	343.50	346
» » » 1879 . . . . . . »	344.50	346
» » Savona . . . . »	354	363
» » Secondarie Sarde . . . . »	504.50	505
» » Sicule 40[0 oro. . . . . »	508	508
» » Tirreno . . . . »	505	506
» » Vittorio Emanuele . . . »	364	366.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1903. — 19ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1010	+ 55
Media	4760	4760	»	1055	1010	+ 45
Viaggiatori	1,527,053.18	1,369,609.54	+ 157,443.64	67,355.60	51,442.07	+ 15,913.53
Bagagli e cani	62,947.39	58,378.62	+ 4,568.77	932.65	864.96	+ 67.69
Merci a G.V. e P.V. acc.	348,139.01	334,653.52	+ 13,485.49	14,728.62	10,920.13	+ 3,808.49
Merci a P.V.	1,686,672.40	1,765,808.73	— 79,136.33	60,396.59	57,808.67	+ 2,587.92
TOTALE	3,624,811.98	3,528,450.41	+ 96,361.57	143,413.46	121,035.83	+ 22,377.63
Prodotti dal 1° Luglio 1902 al 10 Gennaio 1903.						
Viaggiatori	31,684,282.84	29,665,905.13	+ 2,018,377.71	1,521,504.77	1,398,845.13	+ 122,659.64
Bagagli e cani	1,520,160.84	1,441,639.67	+ 78,521.17	43,289.90	40,154.56	+ 3,135.34
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,863,693.59	7,722,375.23	+ 141,318.36	281,391.39	273,030.58	+ 8,360.81
Merci a P.V.	39,833,938.64	39,301,819.73	+ 532,118.91	1,536,159.93	1,503,909.39	+ 32,250.54
TOTALE	80,902,075.91	78,131,739.76	+ 2,770,336.15	3,382,345.99	3,215,939.66	+ 166,406.33
Prodotto per chilometro.						
della decade	761.52	741.27	+ 20.25	134.66	119.84	+ 14.82
riassuntivo	16,996.23	16,414.23	+ 582.00	3,206.02	3,184.10	+ 21.92

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1902*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	97,922.00	2,656.00	25,379.00	135,157.00	100.00	261,214.00	618.00	423.00
1901	98,287.00	2,604.00	27,390.00	156,702.00	1,227.00	286,210.00	618.00	463.00
Differenze nel 1902	— 365.00	+ 52.00	— 2.011.00	— 21,545.00	— 1,127.00	— 24,996.00	»	— 40.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1902.								
1902-903	1,897,511.00	43,617.00	339,460.00	2,707,863.00	26,430.00	5,014,881.00	618.00	8.115.00
1901-902	1,787,148.00	41,118.00	342,598.00	2,704,754.00	24,404.00	4,900,022.00	618.00	7.929.00
Differenze nel 1902-903	+ 110,363.00	+ 2,499.00	— 3,138.00	+ 3,109.00	+ 2,026.00	+ 114,859.00	»	+ 186.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	40,455.00	1,110.00	19,573.00	22,749.00	35.00	83,912.00	482.00	174.00
1901	40,308.00	1,066.00	18,806.00	27,952.00	249.00	88,371.00	482.00	183.00
Differenze nel 1902	+ 147.00	+ 44.00	+ 767.00	— 5,203.00	— 214.00	— 4,459.00	»	— 9.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1902.								
1902-903	692,265.00	13,486.00	171,971.00	466,505.00	5,858.00	1,850,085.00	482.00	2,801.00
1901-902	674,450.00	13,940.00	164,917.00	444,518.00	5,213.00	1,803,038.00	482.00	2,703.00
Differenze nel 1902-903	+ 17,815.00	— 454.00	+ 7,054.00	+ 21,987.00	+ 645.00	+ 47,047.00	»	+ 98.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1902	5,796.00	529.00	2,795.00	3,872.00	»	12,992.00	23.00	565.00
1901	5,660.00	499.00	2,383.00	2,518.00	»	11,060.00	23.00	481.00
Differenze nel 1902	+ 136.00	+ 30.00	+ 412.00	+ 1,354.00	»	+ 1,932.00	»	+ 84.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1902.								
1902-903	85,373.00	3,519.00	21,282.00	50,270.00	31,00	160,475.00	23.00	6,977.00
1901-902	75,159.00	3,372.00	19,907.00	32,518.00	31,00	130,987.00	23.00	5,695.00
Differenze nel 1902-903	+ 10,214.00	+ 147.00	+ 1,375.00	+ 17,752.00	»	+ 29,488.00	»	+ 282.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI — (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra 2a classe	Londra validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi 2a classe	Parigi validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologne										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		5 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	8 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	18 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 48 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pantoni Dirett. prop. responsabile

Anno XXXVI. Sabato, 24 Gennaio 1903. Num. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1.00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

AVVISO

Rivolgiamo viva preghiera ai pochi Abbonati che sono in ritardo, di voler rinnovare sollecitamente l'abbonamento 1903, onde facilitare il lavoro alla nostra Amministrazione ed evitare disguidi o ritardi nella spedizione del giornale.

GLI SCIOPERI FERROVIARI DINANZI I TRIBUNALI INGLESI

Il Giurì della Corte del Banco del Re (King's Bench) ha pronunziato il 19 dicembre scorso la sua sentenza nella causa intentata dalla Compagnia del Taff Vale Railway all'*Amalgamated Society of Railway servants* (Sindacato degli impiegati ferroviari) per danni cagionati da quest'ultima alla Compagnia, durante uno sciopero avvenuto nell'agosto 1900.

Tre questioni erano state sottoposte al Giury che rispondendo affermativamente ha dichiarato: l'Amalgamated Society, il signor Bell, segretario generale e Holmes, segretario della Sezione della Galles del Sud, colpevoli:

1) Di aver cospirato insieme per molestare e portar pregiudico ai querelanti nei loro affari con mezzi illegali;

2) Di avere illegalmente persuaso gli operai della Compagnia a rompere i loro contratti avanti il termine;

3) Di aver autorizzato e favorito lo svilnppo dello sciopero con mezzi illegali. L'ammontare dei danni-interessi sarà fissato dal giudice alla prossima Sezione della Corte; la Compagnia chiede 675,000 franchi. Nel suo riassunto, il giudice Wills si espresse così:

« Si può trovare una scusa qualunque per il modo di persuasione impiegato? La circolare di boicottaggio era un esempio e nel suo spirito la parola « gamba nera » (*black-leg*) è sempre stata considerata dai lavoratori come una parola di terrore. Eravi una parola di disapprovazione da parte della Compagnia, salvo in un senso molto generale, contro gli atti commessi dai boicottatori, ovvero un solo esempio di un uomo rimproverato per partecipazione ad atti di questo genere? Ho cercato invano ».

A suo avviso non vi sarebbe alcun dubbio a questo riguardo, si tratta di nna azione concertata fra i citati per estendere lo sciopero ed essi non ignoravano le conseguenze che potevano risultarne dalla loro azione. Si augura di essere ben compresi: secondo lui ogni persona aiutante un terzo, con qualche macchinazione generale, a perpetrare atti illegali di natura da portare pregiudizio ad altri e per i quali non vi è scusa, diviene colpevole e non importa qual titolo siasi prodotta la cooperazione: non è una scusa dire che si era servitori di un potere esecutivo. I citati si trovarono impegnati insieme in transazioni illegali.

Bisogna sperare che si renderanno conto in avvenire che non furono trattati slealmente e che la giustizia e la legge non si lasciano arrestare dalle finzioni, che esse non si fermano che dinanzi alla realtà e che tutti i tentativi per mascherare gli effetti dell'azione concertata dovevano condurre ad una fine disastrosa per coloro che si erano imbarcati.

Questo verdetto ha un'importanza eccezionale.

Avrà per conseguenza di limitare grandemente, se non la rovinerà completamente, la potenza dell'Amalgamated Society e degli altri Sindacati analoghi. Nel caso di uno sciopero ferroviario l'arma più pericolosa dell'agitatore consiste nell'azione improvvisa; se un gruppo importante di operai cessa il lavoro insieme, la Compagnia si trova in una situazione molto difficile per l'esercizio della sua linea. Ma questa cessazione improvvisa del lavoro implica una rottura di contratto che implica la responsabilità del Sindacato o dell'agitatore.

Sembra quindi molto difficile che un Sindacato qualsiasi possa d'ora innanzi organizzare in Inghilterra uno sciopero ferroviario senza correre il rischio di una seria condanna a danni-interessi.

L'esempio dato dalla Magistratura dell'Inghilterra, spesso citata a modello di liberalismo nel nostro e negli altri paesi, potrà servire di ammonimento a tutti quegli Stati che si trovano nella stessa condizione di fronte all'agitazione legale ed illegale dei ferrovieri.

IL BILANCIO DELLE FERROVIE DELLO STATO IN FRANCIA

Leggiamo nel *Journal des Débats* di questi giorni:

L'onorevole Chapuis, incaricato di redigere il rapporto di questo bilancio, ha scritto un lunghissimo ditirambo sull'esercizio della rete dello Stato. Egli non ha fatto che seguire, in questa circostanza, l'esempio dei suoi ultimi predecessori, e sembra abbia adottato più particolarmente il metodo di uno di essi, l'on. Bérerd. Parrebbe di leggere l'apologia della sua amministrazione, fatta da un direttore, piuttosto che uno studio critico d'un membro del Parlamento, il cui dovere è di segnalare le imperfezioni d'un esercizio, che non può certo andarne esente.

Tariffe vantaggiose, comodità, sicurezza, rapidità di viaggi, tutto ciò forma un insieme aggradevolmente ottimista.

I *wagons* sono perfettamente imbottiti, il personale è cortese coi viaggiatori, ed è bene retribuito. Persino dei benefici si parla senza misura e con un visibile compiacimento.

Vi si esalta il prodotto netto senza soverchia discrezione. Si dimentica però di dare l'interessante quadro particolareggiato dal 1878, del capitale speso, ogni anno, dallo Stato, e delle perdite annuali che una buona contabilità dovrebbe aggiungervi. Si vedrebbe di quali oneri questo capitale accumulato dovrebbe pesare sul bilancio della rete ferroviaria dello Stato, e quale figura farebbe a sua volta il prodotto netto che si annuncia. Ma ciò turberebbe la presente tranquillità.

Quanto potrebbe distruggere questo quadro armonico è, d'altra parte, abilmente confutato. Il coefficiente dell'esercizio è messo nella sua migliore luce. Di già l'onorevole Bérard aveva segnalato con cura che i rappresentanti delle Compagnie e quelli della Rete dello Stato gli movevano, trovando in ciò un indice di confronti tra i vari sistemi d'impresa.

La causa nota, e qui abbiamo sovente ripetuto che non è punto con dei confronti sommari, in un asticolo di poche linee, che sia possibile di aprire delle discussioni serie di natura tale da illuminare sulla scelta da fare per questo o quel modo d'amministrare delle strade ferrate. Pertanto, come il coefficiente d'esercizio della Rete dello Stato si mantiene da lungo tempo d'un tasso assai elevato, lo si può confrontare con lui stesso, e constatare che non si è punto migliorato da alcuni anni in ragione dei vantaggi sì attraenti fatti al pubblico.

LA RETE DI STATO RUSSA E LA BUROCRAZIA

Il *Globe*, giornale non sospetto di parzialità verso le Compagnie ferroviarie, pubblicava giorni addietro, il seguente interessante *entreflet:*

« In Francia, si chiede, in nome del progresso, il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato. In Russia, lo Stato possiede le ferrovie e c'è da credere che vorrebbe sbarazzarsene; ciocchè prova una volta di più che ciò che conviene ad uno non conviene all'altro. Le ferrovie costano care, infatti, ad esercitarle specialmente quando gli agenti di sorveglianza sono pubblici funzionari, e soltanto un paese ricco può prendere a suo carico queste spese, altrimenti si deve sacrificare per il personale i fondi destinati alle riparazioni ed alla manutenzione ed un giorno si trova poi in presenza di un grosso passivo rappresentato da lavori arretrati che è impossibile più oltre procrastinare. Questo accade in Russia. Per economia si lasciarono logorare, oltre i limiti della prudenza, le rotaie ed il materiale, tantochè ora occorre una grossa somma per rimettere tutto nelle condizioni volute. La questione ferroviaria diviene così una questione di bilancio, e già si prevede che necessiterà un prestito. La Russia ha d'altronde altri bisogni di denaro; disgraziatamente il momento non è dei più favorevoli per fare appello ai capitali esteri..... ».

RESOCONTO STATISTICO

DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1901 e confronto col 1900

(Cont. e fine — Vedi N. 3).

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	184,169	Tonn.	1,205,922
»	Francese	»	2,306	»	41,726
»	Inglese	»	10,860	»	1,519,071
»	Ellenica	»	10,007	»	227,092
»	Germanica	»	2,591	»	195,019
»	Austriaca	»	561	»	146,772
»	Norvegese	»	15	»	64,909
»	Spagnuola	»	90	»	245,215
»	Neerlandese	»	—	»	43,831
»	Svedese	»	—	»	20,596
»	Danese	»	1,585	»	79,293
»	Ottomana	»	3,386	»	—
»	Belga	»	—	»	2,916
»	Russa	»	1,590	»	17,317
»	Rumena	»	—	»	1,737
»	Portoghese	»	876	»	2,600
»	Samiota	»	215	»	—
»	Uruguayana	»	—	»	6,483
	Totale	Tonn.	218,251	Tonn.	3,820,499

XII. Merci imbarcate nel Porto di Genova *nel 1901.*

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	58,864	Tonn.	237,396
»	Austriaca	»	—	»	—
»	Germanica	»	—	»	748
»	Inglese	»	—	»	3,781
»	Ellenica	»	248	»	—
»	Belga	»	—	»	—
»	Danese	»	—	»	—
»	Norvegese	»	—	»	1,030
»	Neerlandese	»	—	»	—
»	Spagnuola	»	—	»	—
»	Ottomana	»	200	»	—
	Totale	Tonn.	59,312	Tonn.	242,955

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	9,537	Tonn.	284,215
»	Austriaca	»	—	»	16,113
»	Inglese	»	28	»	35,188
»	Ellenica	»	428	»	3,723
»	Germanica	»	—	»	97,704
»	Neerlandese	»	—	»	7,114
»	Francese	»	300	»	20,410
»	Spagnuola	»	—	»	28,103
»	Svedese	»	—	»	425
»	Norvegese	»	—	»	625
»	Danese	»	—	»	1,534
»	Ottomana	»	130	»	—
»	Giapponese	»	—	»	100
»	Russa	»	—	»	80
»	Uruguayana	»	—	»	1
	Totale	Tonn.	10,423	Tonn.	495,335

XIII. Riepilogo delle merci sbarcate. — Anno 1901.

	Da bastimenti a vela	Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 152,170	Tonn. 137,773
» internazionale	» 218,251	» 3,820,499
Totale	Tonn. 370,430	Tonn. 3,958,272

Anno 1900.

	Da bastimenti a vela	Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 167,295	Tonn. 313,133
» internazionale	» 228,734	» 3,871,679
Totale	Tonn. 396,029	Tonn. 4,184,812

XIV. Riepilogo delle merci imbarcate. — Anno 1901.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 59,312	Tonn. 242,955
» internazionale	» 10,423	» 495,335
Totale	Tonn. 69,735	Tonn. 738,290

Anno 1900.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 84,827	Tonn. 267,581
» internazionale	» 19,511	» 473,398
Totale	Tonn. 104,338	Tonn. 740,979

XV. Riepilogo generale. — Anno 1901.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	370,430
» » a vapore	»	3,958,272
Totale	Tonn.	4,328,702
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	69,735
» » a vapore	»	738,290
Totale	Tonn.	808,025

Anno 1990.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	396,029
» » a vapore	»	4,184,812
Totale	Tonn.	4,580,841
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	104,338
» » a vapore	»	740,979
Totale	Tonn.	845,317

COMPARTIMENTO MARITTIMO.

Movimento complessivo della navigazione nel Porto di Genova durante il 1901 e confronto col 1900.

Il risultato complessivo della navigazione internazionale e di cabotaggio dei bastimenti a vela ed a vapore, *entrati* ed *usciti* per operazioni di commercio, si riassume come segue:

I bastimenti entrati ed usciti furono nel 1901 in numero di 11,902, della portata di 10,096,643 tonnellate, con una differenza in confronto dell'anno 1900 di 1700 bastimenti in *meno* e 369,098 tonnellate in *più* nel 1901.

Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1901. . .	N. 11,902	Tonn. 10,096,643
Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1900. . .	» 13,602	» 9,727,545
Differenza in *meno* nel 1901	N. 1,700	
» in *più* »		Tonn. 369,098

Bastimenti *entrati* nel 1901	N. 5,965	Tonn. 5,020,717
» » nel 1900	» 6,810	» 4,830,386
Differenza in *meno* nel 1901	N. 845	
» in *più* »		Tonn. 190,331
Bastimenti *usciti* nel 1901	N. 5,937	Tonn. 5,075,926
» » nel 1900	» 6,792	» 4,897,159
Differenza in *meno* nel 1901	N. 855	
» in *più* »		Tonn. 178,767

I bastimenti impiegati alla navigazione internazionale nell'anno 1901 salirono fra entrati ed usciti, a 5710, della portata complessiva di 8,196,995 tonnellate, con una differenza in confronto col 1900 di bastimenti 204 in *meno* e di tonnellate 270,005 in *più* nel 1901.

Quelli addetti esclusivamente al cabotaggio, cioè alla navigazione tra i soli porti del Regno e di scalo ascesero a bastimenti 6192 ed a 1,899,648 tonnellate, con una differenza in confronto col 1900 di bastimenti 1496 in *meno* e di tonnellate 99,093 in *meno* nel 1901.

Bastimenti a vela ed a vapore.

Bastimenti carichi e vuoti.

Il naviglio a vela annoverò 4787 legni approdati e partiti di 590,663 tonnellate; ed i piroscafi furono 7115 di 9,505,980 tonnellate nel 1901, cioè:

A vela.

Bastimenti *entrati* nel 1900	N. 3,170	Tonn. 330,554
» » nel 1901	» 2,409	» 297,137
Differenza in *meno* nel 1901	N. 761	Tonn. 33,417
Bastimenti *usciti* nel 1900	N. 3,140	Tonn. 327,718
» » nel 1901	» 2,378	» 293,526
Differenza in *meno* nel 1901	N. 762	Tonn. 34,192

A vapore.

Bastimenti *entrati* nel 1901	N. 3,556	Tonn. 4,723,580
» » nel 1900	» 3,640	» 4,499,832
Differenza in *meno* nel 1901	N. 84	
» in *più* »		Tonn. 223,748
Bastimenti *usciti* nel 1901	N. 3,559	Tonn. 4,782,400
» » nel 1900	» 3,652	» 4,569,441
Differenza in *meno* nel 1901	N. 93	
» in *più* »		Tonn. 212,959

Navigazione internazionale e di cabotaggio.

Arrivi.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1901 . .	N. 1,971	Tonn. 136,619
	» 1900 . .	» 2,704	» 162,137
	Differenza in *meno* nel 1901	N. 733	Tonn. 25,518
A vapore:	Nel 1901 . .	N. 831	Tonn. 558,640
	» 1900 . .	» 920	» 551,177
	Differenza in *meno* nel 1901	N. 89	
	» in *più* »		Tonn. 7,463

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1901 . .	N. 438	Tonn. 160,518
	» 1900 . .	» 466	» 168,417
	Differenza in *meno* nel 1901	N. 28	Tonn. 7,899
A vapore:	Nel 1901 . .	N. 2,725	Tonn. 4,164,940
	» 1900 . .	» 2,720	» 3,948,655
	Differenza in *più* nel 1900	N. 5	Tonn. 216,285

PARTENZE.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1901 . .	N. 2.095	Tonn.	159,046
	» 1900 . .	» 2,808	»	182,805
Differenza in *meno* nel 1901		N. 713	Tonn.	23,759
A vapore:	Nel 1901 . .	N. 1,295	Tonn.	1,045,343
	» 1900 . .	» 1,256	»	904,436
Differenza in *più* nel 1901		N. 39	Tonn.	140,907

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1901 . .	N. 283	Tonn.	134,480
	» 1900 . .	» 332	»	144,913
Differenza in *meno* nel 1901		N. 49	Tonn.	10,433
A vapore:	Nel 1901 . .	N. 2,264	Tonn.	3,737,057
	» 1900 . .	» 2,396	»	3,665,005
Differenza in *meno* nel 1901		N. 132		
» in *più* »			Tonn.	72,052

BASTIMENTI ENTRATI DURANTE L'ANNO 1901
DISTINTI PER BANDIERA.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	370	137,173	931	1,368,227
Inglesi	12	6,829	659	1,012,836
Austriaci	1	430	201	195,012
Francesi	2	1,299	166	133,397
Germanici	2	1,788	268	726,165
Ellenici	30	8,066	115	145,220
Norvegesi	3	374	50	47,003
Danesi	6	1,050	37	40,325
Spagnuoli	2	109	173	278,088
Russi	3	893	7	10,485
Ottomani	5	1,761	—	—
Olandesi	—	—	100	176,071
Nord-Americani	—	—	1	2,900
Belgi	—	—	3	3,912
Uruguaiani	—	—	3	5,114
Giapponesi	—	—	1	2,881
Svedesi	—	—	8	13,855
Rumeni	—	—	1	1,452
Portoghesi	2	746	1	1,997
Totale	438	160,518	2,721	4,164,940

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	1,969	136,284	750	468,276
Inglesi	1	114	46	58,710
Austriaci	—	—	5	5,618
Norvegesi	—	—	1	988
Germanici	—	—	4	4,737
Ellenici	1	221	3	2,774
Svedesi	—	—	2	1,709
Russi	—	—	1	1,452
Francesi	—	—	16	12,158
Danesi	—	—	3	2,218
Totale	1,971	136,619	831	558,640

BASTIMENTI USCITI DURANTE L'ANNO 1901
DISTINTI PER BANDIERA.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	233	117,139	773	1,221,009
Inglesi	3	2,060	549	855,607
Austriaci	—	—	158	175,345
Ellenici	21	6,627	97	120,226
Francesi	2	473	144	132,648
Germanici	1	168	220	691,702
Spagnuoli	1	51	174	284,221
Norvegesi	4	1,585	28	29.809
Olandesi	—	—	66	151,138
Ottomani	7	1,844	—	—
Belgi	—	—	1	1,262
Portoghesi	2	701	—	—
Svedesi	—	—	8	12,084
Russi	—	—	9	11,426
Danesi	5	930	33	42,307
Uruguaiani	3	2,773	2	3,933
Giapponesi	—	—	1	2,880
Rumeni	—	—	1	1,460
Samiotti	1	129	—	—
Totale	283	134,480	2,264	3,737,057

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	2,087	157,410	901	605,294
Inglesi	1	148	149	212,409
Germanici	—	—	50	57,168
Norvegesi	—	—	27	20,429
Olandesi	—	—	32	23,674
Russi	2	532	1	1,200
Danesi	2	355	10	8,932
Spagnuoli	—	—	4	6,508
Ellenici	2	244	23	29,186
Francesi	—	—	38	28,394
Austriaci	—	—	58	50,272
Svedesi	—	—	1	1,007
Belgi	—	—	1	870
Portoghesi	1	357	—	—
Totale	2,095	159,046	1,295	1,045,343

RIEPILOGO GENERALE.

	A vela		*A vapore*	
		Tonn.		Tonn.
Totale arrivi	N. 2,409	297,137	N. 3,556	4,723,580
» partenze	» 2,378	293,526	» 3,559	4,782,400
Totale generale	N. 4,787	590,663	N. 7,115	9,505,980

TRENT'ANNI DI SVILUPPO DELLE FERROVIE GIAPPONESI

(*Continuazione e fine, vedi num. 3*).

Essa fu dapprima esercitata con dieci locomotive, 58 vetture viaggiatori e 75 vagoni merci e diede, per il primo esercizio, un beneficio di 61,466 yens, ciò che rappresenta, per il valore del yen a quell'epoca, circa 10,600 franchi al chilometro.

La ferrovia dello Stato da Tokio a Kobe, la cui linea da Tokio a Yokohama forma la sezione iniziale, è ancora oggi la spina dorsale della rete delle ferrovie dello Stato giapponese e la principale sorgente dei suoi prodotti. La prima apertura al servizio datante dal 12 giugno 1872, fu seguita, l'11 maggio 1874, dal compimento della linea da Osaka a Kobe e, nel febbraio 1877, da quello della linea Osaka a Kroto. Poi venne un periodo di torbidi politici,

di insurrezioni a Saga e a Setsama, in cui l'impero fu ancora una volta scosso sulle sue basi e che furono accompagnate da un decreto proibente la costruzione delle strade ferrate; nei tre anni seguenti fino al 15 luglio 1880, non si compì che una sola linea nuova di 18 chilometri, fra Kioto e Otsu, sul lago di Biva, dimodochè, nei dieci primi anni, dopo il 1870, non furono costrutti che 118 chilom. di ferrovie, appartenenti tutte allo Stato. Dopo il ristabilimento dell'ordine, le costruzioni ferroviarie ricominciarono con maggior attività e, nel 1888, il Giappone aveva raggiunto 1609 chilometri di lunghezza di linee. Attualmente le linee in esercizio superano quattro miglia inglesi di lunghezza.

Il conte Okuma è entrato in dettagli sopra certe particolarità caratteristiche della politica seguita finora dal Giappone in materia ferroviaria. La grande autorità che gode l'oratore presso i suoi compatrioti lascia sperare che le sue parole non saranno vane. Cominciò ad esporre come il Governo si mise dopo il 1880 a interessare pure gl'impresari privati nella costruzione delle ferrovie. A questo scopo fu concluso un trattato con la casa milionaria Mitsui e Ono; l'impresa fallì. Il Governo risolse allora di mettere le imprese ferroviarie fra le mani dei Signori, cioè dei membri dell'Alta Camera attuale onde permettere loro di assicurare le loro proprietà fondiarie e salvaguardare i loro interessi.

Fu il punto di partenza della creazione della prima Compagnia ferroviaria del Giappone. Le sue azioni si trovano effettivamente oggi ancora, per la maggior parte, nelle mani dell'alta artstocrazia dei signori e dei grandi proprietari fondiari del Giappone. Non si sa bene, dice l'oratore, quali sono i privilegi particolari, molto onerosi per il tesoro pubblico, che fuorno allora conferiti a questa Compagnia. Più tardi, il Governo accordando troppe concessioni a Compagnie private, sopratutto per le linee che facciano prevedere un beneficio sicuro, si trovò costretto a costruire lui stesso, mediante grandi sacrifici finanziari, le linee necessarie alle zone povere e per le quali non trovava degli impresari. Il Governo, dice, non combatte con energia sufficiente la mania delle costruzioni ferroviarie manifestatasi dopo la guerra con la China nel 1896; quindi i fondi disponibili furono allora impiegati in una proporzione troppo grande nelle ferrovie, e ne risultò una certa pesantezza nei valori mobiliari in generale.

La conseguenza finale fu un clamore generale in favore del riscatto delle ferrovie private.

Rispetto all'opinione pubblica il modo in cui considera la questione del riscatto è diventato una specie di barometro economico. Durante il tempo di crisi si desidera che lo Stato riprenda le linee delle Società e liberi gli azionisti da un valore incerto; quando gli affari diventano migliori si chiede al Governo di vendere le sue linee affinchè il pubblico goda dei benefici che vanno allo Stato. Da parte sua il sistema col quale si accordano le concessioni ferroviarie ha rivelato, dice il conte Okuma, ogni sorta di inconvevienti. Egli cita un esempio eloquente.

L'anno scorso lo Stato fu costretto a sospendere in parte i lavori delle nuove proprie costruzioni. Nondimeno si accordò una sovvenzione finanziaria dello Stato ad una compagnia, per la costruzione nell'isola di Shi-Koku di una linea estremamente costosa, la cui urgenza non è per nulla dimostrata.

Il conte Okuma ha preconizzato le fusione di tante piccole compagnie con piccolo capitale senza risorse che costituiscono una piaga per l'Impero ed ha terminato la sua relazione invitando le Amministrazioni delle ferrovie giapponesi a migliorare rapidamente l'organizzazione del servizio e la costruzione delle linee; allora soltanto si entrerà in quell'età d'oro del commercio e dell'industria che il Giappone ha finora attesa inutilmente.

Ecco ciò che si è detto nell'Assemblea Generale della Associazione delle ferrovie giapponesi. Se per terminare, noi dobbiamo dare un giudizio sulle ferrovie giapponesi attuali, noi diremo brevemente che, astrazione fatta da qualche errore, bisogna riconoscere che in questi 30 anni le ferrovie giapponesi hanno raggiunto un livello di sviluppo molto apprezzabile; bisogna guardarsi, è vero, dal prendere per termine di confronto le ferrovie dell'Europa centrale e non dimenticare che si tratta qui di un paese in cui 35 anni fa la tecnica e l'industria occidentali moderne erano quasi totalmente sconosciute. D'altra parte, la maggior parte delle ferrovie giapponesi non possono essere messe allo stesso livello colla linea di Fokaido, p. es., ferrovia dello Stato bene organizzata e bene esercita.

La costruzione di molte linee è lungi dall'essere perfetta, il loro mantenimento lascia spesso molto a desiderare, il materiale rotabile e le stazioni non rispondono alle esigenze degli Europei, la rapidità e l'esatezza del servizio non rispondono spesso alle nostre idee occidentali.

Non dimeno le ferrovie giapponesi hanno in sostanza assai completamente risposto finora al loro programma civilizzatore; hanno potentemente contribuito a sviluppare le risorse del paese, a fare progredire l'industria è il commercio, a fortificare l'impero all'interno ed all'esterno; hanno in una parola concorso felicemente a fare del Giappone un paese civilizzato nel senso europeo della parola. La nazione può felicitarsi di vedere ancora oggi nel numero dei viventi i due eminenti uomini di Stato che prodigarono con successo i loro sforzi per l'esecuzione delle prime ferrovie.

Se, come vi è a sperare, la tranquillità politica interna e la pace estera si mantengono, si può certamente contare di vedere, nei 30 anni avvenire, le ferrovie giapponesi continuare svilupparsi e la rete ferroviaria completarsi per il bene del paese. Allora senza dubbio il compimento della ferrovia aerea di Tokio, per non citare che un esempio, non resterà più allo stato di un semplice progetto! — Forse si troverà al Giappone un altro « Maybach » che saprà operare il riscatto delle ferrovie con abilità e senza sacrifici eccessivi da parte del pubblico tesoro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la regolarità e sicurezza dei treni sulle grandi Reti.

Nei due periodi dall'11 al 13 dicembre p. p. e dal 13 al 20 corr. si radunava in Roma presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, sotto la presidenza del R. Ispettore Superiore ing. comm. Zocchi prima, e poscia del R. Ispettore-capo ing. comm. Talocci, la Commissione incaricata degli studi per l'unificazione del materiale mobile e dei regolamenti di esercizio sulle grandi Reti ferroviarie.

Rappresentavano la Rete Adriatica i sigg. cav. Rosselli e Landini e gli ing. Corsi e Lollini; la Rete Mediterranea il comm. Ricci e gli ing. Ovazza, Accomazzi e Primatesta; la Rete Sicula il cav. Sodano. Pel Regio Ispettorato generale intervenne, insieme ai funzionari che presiedettero alle riunioni, anche il R. Ispettore ing. cavaliere Capello e per il Ministero della Guerra il signor tenente colonnello Gazzola ed il capitano Cavaliere.

La Commissione procedette all'esame di tutti i singoli articoli di uno schema di regolamento sul movimento dei convogli, studiato dalla Giunta a cui era stato delegato tale incarico sul finire del 1900, e, dopo lunga discussione e speciali votazioni sulle questioni di maggiore importanza, lo schema venne approvato nella sua sostanza colle modificazioni che emersero dalla fatta discussione.

Successivamente venne ripreso in esame lo schema di regolamento sui segnali che già era stato approvato dalla speciale Sotto-Commissione nel settembre 1900 ed esso

pure venne approvato dopo alcuni piccoli ritocchi ed aggiunte per coordinarlo allo schema del regolamento sul movimento dei convogli.

La Commissione chiudeva per ora il suo lavoro delegando ad alcuni suoi membri l'incarico della revisione del testo dei due schemi per gli indispensabili ritocchi nella forma e nell'ordine delle materie, e fissava per la metà di aprile un ultimo convegno per la definitiva approvazione dei due testi.

Siamo in grado di informare che nei due nuovi regolamenti vennero comprese tutte le disposizioni che l'esperienza dell'esercizio delle nostre ferrovie e di quelle estere hanno dimostrate necessarie. sia per ottenere le maggiori garanzie di regolarità e di sicurezza nella circolazione dei treni, quanto per lasciare adito all'attuazione di tutte le migliorie e i perfezionamenti che possono essere consigliati dal continuo ed insperato incremento che si verifica nel movimento delle nostre ferrovie, pel fatto del progresso nelle condizioni generali del paese.

><

Pel riscatto del Sempione.

Per vari giorni, sotto la presidenza dell'on. De Nobili, si riunì a Roma la Commissione dei delegati svizzeri e italiani, pel riscatto della ferrovia del Sempione.

I Delegati italiani hanno presentato le loro proposte, le quali furono lungamente discusse nelle conferenze dei passati giorni presso il Ministero del Tesoro. Talune di tali proposte sono state accettate dai Delegati svizzeri, mentre che per talune altre i Delegati stessi ne hanno preso atto riservando di far conoscere le loro determinazioni dopo di aver ricevuto istruzioni dal proprio Governo, al quale le hanno chieste in via telegrafica.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Promozioni e gratificazioni al personale).

Il Consiglio di Amministrazione della Società delle Ferrovie del Mediterraneo deliberò ieri intorno alle proposte di promozioni, aumenti di stipendio e gratificazioni del personale, formulate da apposita Commissione. Colle deliberazioni prese si migliorano le condizioni di 19.450 agenti ed operai. Le proposte riguardano particolarmente gli stipendi minori. La Società per parte sua concorre in tali aumenti per la somma di L. 1,053,000.

><

Per il movimento dei forestieri in Italia.

In seguito a raccomandazioni della presidenza della Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri in Italia, dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero delle poste e telegrafi, si stanno concordando provvedimenti affinchè il servizio inerente allo sbarco ed alla rispedizione dei bagagli dei forestieri nel porto di Napoli proceda colla massima sollecitudine; ed all'uopo sono stati fatti uffici anche presso il Ministero delle finanze perchè disponga che le formalità doganali non siano causa di perdita di tempo per quei viaggiatori che arrivati coi piroscafi intendono di procedere subito per ferrovia coi treni coincidenti agli arrivi di mare.

Ci consta poi che sono state interessate le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico a compiere gli studi circa l'importante questione dell'impianto di una agenzia ferroviaria sulla banchina del porto di Napoli, stata ventilata in una conferenza del febbraio 1902 tenuta in Roma fra delegati governativi e sociali per prendere accordi in ordine al ripristinamento del servizio diretto Roma-Palermo e viceversa via Napoli-Mare.

Alla detta agenzia, oltrecchè il servizio della vendita dei biglietti di viaggio, dovrebbe essere affidato anche l'incarico del servizio dei bagagli di tutti i passeggieri che sbarcano a Napoli e che intendono proseguire per ferrovia, senza distinzione alcuna di itinerario.

Ci risulta e questo riguardo che la Ditta Elefante di Napoli, la quale ha assunto il servizio dei bagagli dalla stazione di Napoli al porto e viceversa pei viaggiatori muniti di biglietti diretti Roma-Palermo via Napoli-Mare, sarebbe disposta di incaricarsi dell'impianto e della gestione dell'agenzia, provvedendo anche, ove del caso, ad istituire un regolare servizio di omnibus per viaggiatori dalla stazione alla banchina e viceversa.

><

Conferenza per l'unità tecnica delle ferrovie.

La Commissione, nominata dall'Ispettore Generale dell'esercizio delle Strade Ferrate, composta di funzionari dell'Ispettorato medesimo e delle Società ferroviarie, presiedute dal R. Ispettore Superiore comm. ing. Marco Saccardo, con incarico di esaminare il programma predisposto fino dal 1896 a cura del Governo federale svizzero per la prossima conferenza internazionale riguardante l'unità tecnica delle Strade Ferrate. terrà verso la metà del prossimo mese una riunione nella quale esaminerà i punti del detto programma che concernono la revisione delle prescrizioni contenute nel protocollo finale della conferenza del maggio 1886 circa la chiusura doganale dei carri da merce in traffico internazionale, e la fusione in una sola convenzione di questo protocollo e di quello dell'unità tecnica.

><

Alla presidenza della Società Veneta.

In seguito ad una adunanza tenuta a Padova dagli azionisti della Società Veneta di Costruzioni, è stata offerta la presidenza della Società stessa, rimasta vacante per la morte del senatore Breda, al comm. Alessandro Casalini, ex-deputato del collegio di Rovigo.

L'on. Casalini è stato per varie legislature alla Camera ove entrò giovanissimo e fu segretario generale alle finanze nel Ministero Minghetti. Fu anche amministratore delegato e direttore delle Acciaierie di Terni a cui seppe dare un vigoroso impulso.

E' uomo di mente acuta, di larghi studi, sovratutto nelle questioni di economia e di finanza, e di tenace volontà congiunta a grande saldezza di carattere.

><

Un progetto grandioso per una rete di ferrovie secondarie.

Il compianto senatore Breda aveva progettato di ottenere dal Governo per conto della Società Veneta di costruzioni, di cui era presidente, l'esercizio di una larga rete di ferrovie secondarie, oltre mille chilometri, per attuare il congiungimento di alcuni porti italiani con le linee di grande comunicazione, e così agevolarne i commerci.

Per ottenere lo scopo, per il quale occorrerebbero circa 100 milioni, il Breda erasi rivolto anche ad alcuni capitalisti francesi, che dovevano sottoscrivere per 45 milioni.

Nel giorno della morte del senatore Breda giunge da Parigi la notizia che i 45 milioni erano stati raccolti.

In quanto agli altri 55 milioni Breda contava di trovarli in Italia; ed aveva già aperto buone trattative con banchieri di Milano e di Genova.

Il Consiglio delle *Veneta* deliberò di seguire l'indirizzo del senatore Breda e di condurre quindi a termine l'importantissimo progetto.

><

I ferry-boats nello stretto di Messina.

Sono terminate al Ministero dei Lavori Pubblici le adunanze tra i rappresentanti del R. Ispettorato, delle Società Mediterranea e Sicula e dell'Ufficio del Genio Civile di Reggio Calabria, nelle quali vennero presi gli accordi secondo cui sarà regolato il servizio dei *ferry-boats* da Villa San Giovanni a Messina, da attuarsi quando saranno pronti i due piroscafi necessari, la cui costruzione sarà, a quanto sappiamo, affidata alla industria privata, uno al cantiere di Palermo, l'altro a quello di Ancona.

><

Per la linea abruzzese.

(Acceleramento delle comunicazioni).

In seguito alle insistenze fatte presso il Governo perchè siano introdotte nuove fermate nel diretto che parte da Roma alle 20.5 per gli Abruzzi (linea Roma-Sulmona-Castellammare), l'on. Mezzanotte ha presentato al Ministro dei Lavori Pubblici un memoriale nel quale chiede che, non solo si rifiuti il consenso alle domande di nuove fermate, ma se ne sopprimano anzi talune di quelle già consentite.

Le nuove fermate chieste convertirebbero il diretto in un inutile treno omnibus che non potrebbe raggiungere lo scopo per cui venne istituito il nuovo servizio, quello cioè di una rapida e utile comunicazione notturna fra Roma e i maggiori e più lontani centri degli Abruzzi e delle Puglie. L'on. Mezzanotte, anzi, facendosi interprete dei bisogni e dei voti di quelle popolazioni, domanda che siano invece soppresse le fermate dove il movimento dei viaggiatori su quel treno è nullo o insignificante, e che perciò le fermate si riducano a quelle di Tivoli, Avezzano, Solmona, Chieti, Pescara e Castellammare, con che si otterrebbe di poter ritardare la partenza da Roma; ciò che è nei voti di tutti.

><

Servizio cumulativo fra l'Adriatica e la Società Navigazione « Puglia ».

Siamo informati che fra la Società delle Strade Ferrate Meridionali, nella sua qualità di esercente la Rete Adriatica e la Società di Navigazione « Puglia » sarebbe stato concordato di istituire per le vie di Castellamare-Adriatico Foggia un servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli da e per Roma.

Il servizio di trasporto dei bagagli, in provenienza ed in destinazione dei porti esteri dell'Adriatico, fra la stazione ferroviaria e le banchine verrebbe accollato alle Agenzie ferroviarie di Venezia, Ancona, Bari e Brindisi.

Ci risulta, a proposito di questo nuovo servizio cumulativo che la Società delle Srade Ferrate del Mediteraneo non ha creduto di parteciparvi.

><

Il Direttore dell'Ufficio Centrale trasporti ferroviari a Berna.

Siamo informati che in seguito alla sua nomina, da parte dell'Assemblea federale, di membro del Consiglio federale Elvetico, il sig. Luigi Foner, Direttore dell'Ufficio Centrale dei trasporti ferroviari internazionali di Berna, ha cessato di dirigere il detto Ufficio.

Fino a che egli non sarà sostituito, le funzioni di Direttore saranno disimpegnate dal sig. Goffredo Farner, Vice-Direttore dell'Ufficio.

><

Ampliamento della stazione di Cortona.

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) il progetto per l'ampliamento della stazione di Cortona. Tanto i competenti Uffici sociali che governativi hanno espresso parere favorevole su tale progetto, che importerebbe una spesa di circa L. 60,000. Fra non molto esso sarà sottoposto all'esame del Comitato Superiore delle Strade Ferrate per venire poi alla definitiva sua approvazione.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

La Società della Rete Mediterranea ha disposto che col 1° febbraio vada in vigore una nuova edizione della tariffa pel servizio diretto italo-germanico, via Gottardo, per viaggiatori e bagagli, in cui sono compresi anche i biglietti di andata-ritorno fra Genova, Francoforte e Colonia, e buon numero di altre corrispondenze con biglietti di andata-ritorno dalla Germania Genova.

Prossimamente poi saranno istituite nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, da e per Genova in servizio diretto italo-francese ed italo-franco-inglese, rispettivamente via Gottardo e via Modane e Ventimiglia.

><

Ferrovie Lombardo-Venete.

Circa la notizia che attribuiva all'on. Di Broglio l'intenzione di convertire il riscatto dell'annualità che l'Italia corrisponde all'Austria per le ferrovie Lombardo-Venete, l' « Agenzia italiana », scrive:

1) Che le ferrovie dell'alta Italia che appartenevano all'Austria furono riscattate colla convenzione di Basilea del 17 novembre 1875; colla successiva convenzione di Vienna del 25 febbraio 1876, conclusa dall'on. Sella; e colle modificazioni accettate da Rotschild, presidente e negoziatore della Sudlban, la quale esercitava le ferrovie Lombardo-Venete cumulativamente alle sud-austriache;

2) Che il Governo italiano per effetto delle convenzioni di Basilea e di Vienna (negoziatore Sella) e Parigi (negoziatore Correnti) si obbligò al riscatto, sulla base dell'acquisto delle ferrovie Lombardo-Venete che erano amministrate dalla Sudban;

3) Che il Governo italiano non paga gli interessi ai possessori delle obbligazioni, ma al Governo austriaco da cui quelle obbligazioni furono emesse;

4) Questo debito non figura quindi fra quelli rappresentati da titoli italiani; l'Italia ha per creditore soltanto l'Impero d'Austria, il cui credito dovrebbe essere estinto da rate continuative entro il 1958.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 dicembre 1902.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 dicembre 1902, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la ***Rete principale*** i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 71,457,233 contro L. 67,624,734 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 3,832,499.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 19,221,001.

Per la *Rete secondaria* L. 5,900,270 contro L. 5,669,397 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 230,873.

Rete Mediterranea. — Per la ***Rete principale*** complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero

a L. 77,825,995 contro L. 75,150,437 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,675,558.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 20,819,459.

Per la *Rete secondaria* L. 3,252,063 contro L. 3,109,501 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 142,562.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 5,034,988 contro L. 4,884,916 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 150,072.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 148,733.

Per la *Rete secondaria* L. 4,333,741 contro 1,318,144 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 15,597.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 9,349,840.

Da queste cifre pei 6 primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 7,047,161 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Per la crisi agrumaria della Sicilia.

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici si preoccupa della grave crisi agrumaria che travaglia la Sicilia; e pertanto sta studiando, d'accordo col Ministro del Tesoro e colle Società ferroviarie, i mezzi più adatti per risolverla nel migliore interesse di quelle popolazioni.

È noto a questo riguardo che nei giorni 7 e 8 corr. si è tenuta una conferenza presso il R. Ispottorato generale delle Strade ferrate per stabilire le basi di una nuova tariffa pel trasporto degli agrumi a carro completo dalla Sicilia al nord d'Italia ed all'estero pei transiti di terra; ed il *Monitore* ha già informato che nella conferenza stessa venne concordata nelle sue linee generali una tariffa speciale i cui prezzi dovrebbero essere quelli della 502 col ribasso del 20 0[0 pel servizio interno e del 30 0[0 pel servizio internazionale, da tempo in vigore sulle reti Mediterranea ed Adriatica, migliorati però i prezzi stessi mediante l'abbuono del 20 0[0 sulla quota governativa.

Ora dal Ministero dei lavori pubblici si fanno attive pratiche colle altre Amministrazioni interessate per concretare una formale proposta la quale possa essere attuata al più presto possibile, ed estesa anche alla produzione agrumaria della Calabria e delle Puglie che trovasi, presso a poco, nelle stesse condizioni di quella della Sicifia, nonchè alle primizie della Sicilia, le quali troverebbero facilmente smercio nei centri del Nord d'Italia e dell'estero, potendovi arrivare prima dei prodotti similari di altre regioni.

Giungendo ad un accordo sull'importante questione si provvederà a risolvere anche l'altra questione concernente il materiale mobile occorrente pei detti trasporti. Nelle trattative corse all'uopo si sarebbe stabilito che il materiale venga acquistato dalla Società per le ferrovie della Sicilia la quale dovrebbe presentare al più presto le concrete proposte per la fornitura del materiale medesimo, che dovrebbe consistere in non meno di quattrocento carri.

><

Concessione speciale di tariffa sulle Ferrovie Secondarie della Sardegna.

La Società Italiana per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna, in conformità agli accordi presi col Regio Ispettorato generale delle ferrovie, ha presentato alla superiore approvazione la proposta formale per estendere alle proprie linee le nuove concessioni speciali (tariffe, norme, condizioni e modalità per la loro applicazione), approvate con la legge 29 dicembre 1901, n. 562 e con Decreto ministeriale dell'11 maggio 1902, attualmente in vigore sulle grandi reti del continente e sulla rete della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. L'estensione verrà fatta colle modificazioni già ammesse per la Compagnia Reale, ad eccezione della tariffa degli operai in comitiva, che sulle Ferrovie Secondarie della Sardegna verrà conservata cogli attuali prezzi che sono più bassi di quelli delle grandi reti.

><

I trasporti militari sulle Ferrovie Secondarie della Sardegna.

La Società delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna ha altresì presentata, per approvazione, alla superiorità, la formale proposta per la estensione alle proprie linee del nuovo regolamento pei trasporti militari (che dovrebbe andare in vigore col 1° febbraio p. v.), salve alcune modificazioni di forma ed altre riferentisi allo scartamento, alla limitata potenzialità dei treni, del materiale mobile, dell'armamento e delle opere d'arte.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 15 corrente presso la Direzione dei Lavori della rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori di consolidamento della trincea fra i Km. 48.469 e 48.569 della linea Porto Civitanova-Albacina, per l'importo approssimativo di lire 16.000. Delle 17 Ditte ammesse alla gara 5 soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Tito Santarelli di Matelica col ribasso del 15,05 0[0.

(Lavori di complemento alla stazione di Borgo Panigale).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale il contratto stipulato con la Ditta Pietro Tugnoli, di Bologna, per l'esecuzione dei lavori di completamento degli impianti eseguiti nella stazione di Borgo Panigale in dipendenza del raccordo a doppio binario fra le linee Bologna-Pistoia e Bologna-Piacenza.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 19 corrente presso la Direzione Generale della rete Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori per il prolungamento del binario d'incrocio e per l'impianto di un binario tronco nella stazione di Serravalle Scrivia. Delle 15 Ditte ammesse alla gara 13 presentarono offerta e l'appalto rimase aggiudicato alla Ditta Aurelio Quaglia di Arquata col ribasso del 21 0[0.

Il 17 corrente presso la stessa Direzione Generale ebbe luogo la gara a licitazione privata della fornitura di un motore a vapore da 10 HP per il Deposito locomotive di Spezia. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 6 presentarono offerta e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Ing. D. Torriani di Sampierdarena al prezzo di L. 6480, consegnato franco di spesa nel Deposito suddetto. La scheda della Società portava per massimo il prezzo di L. 8000 e per minimo L. 5000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti presentati all'approvazione del R. Ispettorato).

La Direzione Generale della Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le Ditte seguenti:

Officine Meccaniche (già Miani, Silvestri e C.), di Milano, per la fornitura di 150 carri coperti a due assi per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonnellate, muniti di freno a mano, del freno continuo ad aria compressa sistema Westinghouse, ad azione rapida, automatico e moderabile, e della condotta per il riscaldamento a vapore (serie HB FC D, al prezzo di L. 6895 caduno;

A. Tabanelli, di Roma, per la fornitura di 450 carri scoperti a due assi, pel trasporto di merci, della portata di 12 tonnellate, senza freno, serie L, al prezzo di L. 4150 caduno;

Costruzioni Meccaniche di Saronno, per la fornitura di 50 carri scoperti a due assi per il trasporto delle merci, della portata per 18 tonnellate, senza freno, serie L, al prezzo di L. 4150 caduno;

Società Italiana E. Breda per costruzioni meccaniche, di Milano, per la fornitura di 200 carri scoperti a due assi per il trasporto di merci, della portata di 17 tonnellate, con freno a mano, serie LF, al prezzo di L. 4850 caduno;

Officine Meccaniche (già Miani e Silvestri), di Milano, per la fornitura di 125 carri scoperti, a due assi, per il trasporto delle merci, della portata di 18 tonnellate, senza freno, serie L, al prezzo di L. 4150 caduno.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione della cunetta nel piazzale della stazione di Catanzaro Sala, per L. 11,100.

Prolungamento del binario morto nella stazione di Rottofreno, sulla linea Alessandria-Piacenza, per L. 8300, oltre il materiale metallico d'armamento.

Ampliamento e sistemazione del manufatto al chilometro 296.478 della linea Taranto-Reggio, per L. 2350.

Impianto di cappe per il fumo nella rimessa locomotive della stazione di Torino Porta Nuova, per L. 1900.

Impianto di un nuovo binario per le merci nella stazione di Pegli, per L. 2820, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto della illuminazione elettrica nelle officine del servizio della trazione e officine di Milano, per L. 12,200.

Rifacimento nella stazione di Chiarona del binario di 1ª linea e dello scambio d'accesso al binario morto, per L. 15,278, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di una scogliera a difesa contro il Tanaro fra i km. 51.250 e 51.350 della Savona-Bra presso la stazione di Castellino, per L. 12,000.

Rete Adriatica:

Costruzione di una condotta d'acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Carsoli in servizio promiscuo della ferrovia e dell'abitato di Carsoli, per L. 69,000, delle quali L. 8500 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto e posa in opera di macchinario nell'officina di riparazione del materiale mobile elettrico nella stazione di Lecco, per L. 37,840.

Applicazione di un terzo lume a gaz a 24 carrozze di terza classe, serie C, per L. 2200.

Consolidamento del sottovia al km. 284.723 e del rilevato fra i km. 284.178 e 284.720 della linea Roma-Firenze, per L. 7000, delle quali L. 6300 per i lavori da appaltarsi.

Impianto del binario di raddoppio nella fermata di Melano Marischio, sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 28,700 (delle quali L. 8500 per i lavori da appaltarsi) e oltre il materiale metallico di armamento.

Completamento e consolidamento della trincea di Collelungo e risanamento della massicciata fra i km. 173.124 e 173.837 della linea Orte-Firenze, per L. 5500.

Consolidamento della ferrovia Portocivitanova-Albacina, fra i km. 49.622 e 49.753, per L. 9300.

Maggiori lavori per il consolidamento della linea Mestre-Portogruaro al km. 31.177, per L. 4400.

Provvedimento per accelerare la rifornitura dei treni celeri e diretti nella stazione di S. Benedetto del Tronto, per L. 3500.

Sistemazione dei segnali a disco girevoli posti a protezione della stazione di Spoleto, per L. 1625.

Applicazione del freno ad aria compressa e del segnale d'allarme sistema Westinghouse e della conduttura per il riscaldamento a vapore, sistema Haag, a quattro vetture postali, per L. 6700.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Consolidamento della scarpata destra della trincea fra i km. 229.305 e 229.361 della linea Empoli-Chiusi, per L. 1300.

Riordino degli impianti ferroviari nella stazione di Savigliano, sulla linea Torino-Cuneo, per L. 53,810.

Applicazione di un apparecchio inodoro con servizio d'acqua alla latrina dell'alloggio del gestore nella stazione di Luino, per L. 84.

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del primo tipo FF CC di metri 623 di binario in ferro del modello 2 F e D, e di due deviatoi pure in ferro, modello D, con altrettanti in acciaio del modello primo tipo riformato, nella stazione di Trofarello, sulla linea Torino-Genova, per L. 8010.

Rete Adriatica:

Provvedimenti atti a difendere la ferrovia contro le alluvioni del torrente Rabbiano, al km. 135.718 da Roma della linea Orte Falconara, per L. 25,800.

Impianto di nuovi binarii per il servizio di carico e scarico diretti delle merci nella stazione di Udine, per L. 119,600.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cremona, sulla linea Cremona-Mantova, per L. 15,300.

Lavori per rinforzare e sistemare la travata metallica del sottovia per la strada delle Colonne, al km. 281.781-281.900, riutilizzando le travi maestre e parte delle lungherine metalliche della travata da togliersi d'opera dal ponticello sul fosso di Falconara, al km. 283.258-283.378 della linea Orte-Foligno-Falconara, per L. 1900.

Lavori per provvedere nelle stazioni di Chiusi, Arezzo, San Giovanni in Valdarno e Pontassieve i locali di ricovero degli attrezzi e meccanismi e le bocche di presa d'acqua per il servizio estinzione incendi, per L. 1510.

Ricostruzione degli intonaci dei soffitti in due locali del fabbricato viaggiatori della stazione di Fermignano, sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 40.

Rete Sicula:

Costruzione di una cisterna per la stazione di Agnone, al km. 263.473 da Palermo della linea Bicocca-Siracusa, per L. 2840.

Ampliamento della stazione di Acireale, sulla linea Messina Catania-Siracusa, per L. 22,516.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in una questione relativa alla costituzione del Consorzio degli utenti di una strada vicinale: « È illegale la costituzione di un Consorzio fra gli utenti di una strada vicinale quando all'adunanza non sia intervenuta metà degli utenti, ed a questa non sia seguita una deliberazione del Consiglio comunale a termini dell'art. 52 della legge sulle opere pubbliche. Onde, in sede di ricorso, e se un ricorso potesse allo stato degli atti essere ritenuto ricevibile, l'annullamento dovrebbe essere senz'altro pronunciato. Nondimeno, in sede di denuncia, essendo in piena facoltà del Governo di annullare o no a seconda delle circostanze, può legittimamente rifiutarsi l'annullamento dell'atto costitutivo, quando in dipendenza di esso, siano già state eseguite urgenti ed importanti riparazioni, senza opposizione da parte degli utenti, e la denuncia sia presentata solo all'atto del riparto della spesa ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *strade comunali* (Consorzio volontario per la costruzione di un ponte, non è regolato dalla legge sulle opere pubbliche, revoca di deliberazioni di Consigli comunali): « Le norme della legge sui lavori pubblici relative ai Consorzi stradali si riferiscono esclusivamente ai Consorzi obbligatori e non possono quindi estendersi ai Consorzi volontari (art. 39 della legge sui lavori pubblici). La facoltà del Consiglio comunale di revocare le proprie deliberazioni a sensi dell'art. 272 della legge comunale, vien meno, di regola, quando, con la deliberazione che si vuol revocare, siano stati assunti impegni contrattuali ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di regolamenti edilizi (interesse privato, azione giudiziaria, nuove costruzioni, altezze e distanze, azione amministrativa) la Cassazione di Palermo ha emesso sentenza per la quale rimane stabilito quanto appresso: « Le disposizioni dei regolamenti edilizi sono invocabili anche fra privati quando si trovi danneggiato dalla inosservanza di esse per parte di un altro. Se un regolamento edilizio determina l'altezza e la distanza delle nuove costruzioni, il vicino leso dalla nuova costruzione, fatta contrariamente alle disposizioni del regolamento, può intentare azione giudiziaria; se invece su tale oggetto il regolamento si rimette nei singoli casi all'autorità amministrativa, il vicino leso deve prima sperimentare la via amministrativa.

Biglietti di andata e ritorno fra Rovigo e Ceregnano.

L'Adriatica, accogliendo una istanza della Camera di Commercio ed Arti di Rovigo, ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Rovigo per quella di Ceregnano.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla fabbrica di zucchero di San Giorgio di Nogaro di effettuare i suoi trasporti di zucchero da Massalombarda a Porto Nogaro, al prezzo di L. 18.76 alla tonnellata. La concessione avrà la durata di sei mesi ed il quantitativo minimo di trasporto è fissato in 1750 tonnellate;

2) Proposta della Sicula per concessione alla Ditta P. Momada di Messina, di trasportare 400 tonnellate di nocciole in sacchi, a vagone completo, da stazioni della linea Termini-Patti-Messina a Messina, riducendo l'applicazione del diritto fisso alla quota di L. 0.206 comprendente la spesa di stazione. Gli abbuoni saranno accordati in via di rimborso a trasporti ultimati;

3) Proposta dell'Adriatica per la quale viene rinnovata per tutto il 1903 la concessione accordata alla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano, per i suoi trasporti di legname da Belluno a Venezia, colla riduzione però del quantitativo minimo d'impegno da 2000 a 1500 tonnellate;

4) Proposta dell'Adriatica riguardante la rinnovazione anche per l'anno in corso, ed alle medesime condizioni già vigenti della concessione accordata alla Ditta Gioachino Wiell di Venezia, per i suoi trasporti di legname greggio segato da Belluno a Venezia Santa-Lucia;

5) Proposta dell'Adriatica per la quale l'abbuono già accordato alla Ditta Fratelli Famorri per i suoi trasporti di legna da ardere da Civita Castellana e da Fara Sabina a Roma, e stabilito in L. 1 per vagone fino a 3500 tonnellate ed in L. 2 per le quantità eccedenti tale minimo, venga invece fissato per tonnellata nella misura di L. 0.10 e rispettivamente di L. 0.20, e ciò per evitare qualsiasi contestazione circa la portata dei carri richiesti ed offerti;

6) Proposta dell'Adriatica di accogliere la domanda della Ditta Giovanni Falorni di Incisa, per la rinnovazione della concessione concernente i suoi trasporti di calce e cemento dall'Incisa a stazioni della Romagna, che va a scadere col 30 giugno p. v.; come pure l'altra concessione per gli identici trasporti dall'Incisa a Livorno. Alle concessioni medesime verrebbe assegnata la validità fino al 30 giugno 1905, salva la solita clausola della facoltà di disdetta mediante preavviso due mesi prima della scadenza del primo anno concessionale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Civitavecchia-Orte. — Il Consiglio comunale di Civitavecchia ha votato ad unanimità un sussidio annuo di L. 22,000, per la durata di 35 anni, alla ferrovia, da costruirsi, Civitavecchia-Tolfa-Orte, già approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Consiglio votava un plauso al sindaco, comm. Montanucci ed al consigliere Acquaroni per la premura con cui s'adoperano a favore di questa ferrovia.

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Al Consiglio provinciale di Livorno fu posta in discussione la questione per la ferrovia Livorno-Viareggio Cecina.

Il presidente comunicò una lettera dell'on. Balenzano, con la quale, mentre si sconsiglia il tratto Livorno-Viareggio, per il voto negativo di tutti corpi consultivi, si fa formale promessa del sussidio chilometrico di L. 5000 per un periodo di anni 70 per l'altro tronco Livorno-Cecina; e sotto le più rassicuranti dimostrazioni di vivo interessamento per quella provincia, si lascia trapelare la fa-

vorevole accoglienza che avrebbe la proposta d'un raccordo con Pisa.

A tale lettura fa seguito una nutrita discussione sulla compilazione di un ordine del giorno che avrà da servire di guida alla Giunta provinciale amministrativa, la quale dovrà presto recarsi a Roma a trattare.

Il Consiglio approvò un ordine del giorno col quale si fanno ardenti voti perchè il 1° luglio del 1905 Livorno possa alfine entrare nella grande arteria Genova-Pisa-Livorno-Roma, rinunziando pel momento alla Livorno-Viareggio.

Ferrovia sul Lago Maggiore. — I Comuni di Intra e Pallanza hanno, in unione alla Società Mediterranea, domandato al Governo la concessione di una ferrovia che partendo dalla stazione di Feriolo, sulla linea di accesso al Sempione, si diriga a Intra e Pallanza, con un sussidio chilometrico di L. 5000 per 70 anni.

Ferrovia Saronno-Olgiate. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole, con qualche avvertenza, sul progetto di una ferrovia a scartamento normale da Saronno ad Appiano ed Olgiate.

Ferrovia funicolare di Capri. — E' stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il progetto di massima della funicolare che dalla marina di Capri dovrà portare all'abitato, presceglendosi però il progetto Canevaro.

Tramvia S. Donà di Piave-Oderzo-Pieve di Soligo. — Presso la Camera di Commercio di Treviso fuvvi una riunione per questa tramvia, la quale ha votato il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, udita la sommaria esposizione del progetto del signor Angelo Schileo, fa plauso all'idea cui il progetto stesso s'informa e delibera di passare alla nomina di un Comitato provvisorio che studi, colla più ampia libertà d'azione, l'attuazione e le modalità dell'impresa e formuli proposte concrete ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di dicembre 1902.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di dicembre 1902, confrontato con quello dello stesso mese 1901, fu il seguente:

		1902 dicembre	1901
Passeggieri trasportati .	Num.	164,000	163,915
» introito . .	L.	460,000	469,676.01
Bagagli e cadaveri .	. Tonn.	445	430
» introito . .	L.	35,000	34,085.46
Bestiame trasportato .	Capi	13,875	11,692
» introito . .	L.	50,000	37,403.06
Merce trasportata .	. Tonn.	93,300	76,703
» introito . .	L.	905,000	837,334.26
Introito complessivo . .	»	1,450,000	1,178,498.79
» chilometrico .	»	5,253.62	4,994.56
Proventi diversi . .	»	100,000	102,265.96
Introito generale . .	»	1,550,000	1,480,764.75
Spesa complessiva . .	»	1,115,000	1,099,480.31
» chilometrica . .	»	4,039.85	3,983.62
Introito netto . . .	»	435,000	381,284.44

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Inglesi. — *Ferrovia elettrica Londra-Brighton.* — Dal successo della ferrovia mono-rail, cioè ad unica rotaia, tra Liverpool e Manchester, la quale sarà pronta per il funzionamento nel prossimo giugno, dipenderà il destino di un progetto similare per una ferrovia mono-rail tra Londra e Brighton. Anche di questo progetto, come già di quello della ferrovia tra Liverpool e Manchester, è autore il signor E. H. Behr, sostenuto da un Sindacato. La ferrovia elettrica Londra Brighton consisterà di due linee di una lunghezza totale di circa cinquanta miglia inglesi. La prima è brevissima, cominciando in Glare Street, St. Clemens Danes e terminando nella parrocchia di Lambeth in Sandell-Street. La seconda linea comincia a Lambeth e termina non lontano dal mare a Brighton, presso la congiunzione della Montpelier-road con la Western-road.

Il capitale richiesto dalla Compagnia è di 4 milioni e mezzo di sterline, e sarà ottenuto mediante l'emissione di 450,000 azioni di 10 sterline ciascuna. I promotori dovranno intanto depositare la somma di st. 219,746.

Nuove costruzioni ferroviarie nelle Indie inglesi. — Il Segretario di Stato per l'India ha sanzionato la costruzione di una ferrovia a scartamento di un metro, che comincerà a Saidapet, stazione della South Indian Railway, e si congiungerà con la ferrovia di Madras. Questa nuova linea costerà 1,491,997 rupie.

Inoltre il Governo indiano ha sanzionato lo studio, da parte dell'Agenzia della South Indian Railway Co., di una ferrovia che avrà origine a Dindigul e passerà per Palni e Timpur per giungere a Satyamangalam, ed ha ordinato altresì lo studio di una diramazione da Satyamangalam a Mettupalyam. La nuova linea, compresa la diramazione, avrà uno sviluppo di 135 miglia, e cioè di 217 chilometri e 215 metri.

Ferrovie Spagnuole. — La « Compania de Ferrocarrile de Alicante á la Marina » ha cominciato i lavori di una ferrovia a scartamento ridotto, per congiungere Alicante con Villajoyosa, da prolungarsi poi sino a Denia. La Compagnia è spagnuola, ma le rotaie e il materiale rotabile si comprerà nel mercato che offrirà le migliori condizioni. Gli industriali che hanno da fare offerte possono rivolgersi direttamente alla Compagnia, Calle Serrano, 19, Madrid.

Ferrovia di Bagdad. — Si annunzia da Costantinopoli che il Direttore generale delle ferrovie d'Anatolia, signor Zander, è tornato a Costantinopoli, e che questo ritorno è motivato dai negoziati relativi al cominciamento dei lavori della prima sezione della ferrovia di Bagdad, la quale sezione comprende i 182 chilom. da Konia ad Eregli.

Notizie Diverse

I proventi telegrafici e telefonici. — Nel primo trimestre dell'esercizio finanziario in corso, 1° luglio 30 settembre 1902, i proventi dello Stato pel servizio telegrafico e telefonico ascesero a L 4,229,148 superando di L. 173,151.50 quelli del corrispondente trimestre dell'esercizio precedente.

Grandi lavori pubblici a Torino. — Il Sindaco di Torino, senatore Badini, nella seduta segreta del Consiglio comunale diede comunicazione del grandioso progetto edilizio che la Giunta da tempo, d'accordo col Governo, sta studiando. Secondo esso, il Municipio acquisterebbe dal Governo l'attuale piazza d'armi per destinarla ad area di costruzione.

Però costrurrebbe una nuova piazza d'armi alla barriera di Stupinigi, nel campo oggi riservato alle corse, ed un'altra nel borgo Vanchiglia. Alla baariera di Stupinigi sarebbero erette nuove caserme e l'ospedale militare; così le caserme di San Celso, Lamarmora e quella della Brocca, una parte del quartiere di cavalleria, in via della Zecca, l'ospedale militare e i locali dell'opificio arredi militari verrebbero evacuati e ceduti al Municipio, che, a sua volta, potrà cederne le aree ai privati.

Le nuove caserme, quantunque fuori della cinta daziaria, verrebbero pel dazio considerate interne.

Il Sindaco avvertì che le trattative col Governo conti-

nuano e che i lavori si potrebbero iniziare nell'inverno 1903-1904.

La somma occorrente per tutti i lavori si aggirerebbe sui sette milioni; ma sarebbe ripartita tra il Governo e il Municipio che venderebbe ad alto prezzo i terreni dell'attuale piazza d'armi, ricercatissimi.

La comunicazione del Sindaco fu bene accolta dal Consiglio e si crede che nemmeno la minoranza socialista si opporrà al grandioso progetto, destinato a sviluppare la parte più bella e moderna della città.

Il commercio Italo-Egiziano. — Da una recente relazione del conte Marconi, dell'Agenzia diplomatica italiana al Cairo, si rileva che il movimento doganale egiziano, nel primo semestre del 1902, ascese in complesso a 15,873,026 lire egiziane, con un aumento di lire egiziane 173,099. Tale aumento appare leggero, ma non lo è in realtà perchè si è verificato malgrado che fra il commercio di esportazione del 1901 e quello del 1900 vi fosse una differenza in meno di lire egiziane 1,036,522.

Nel primo semestre 1902 sono le importazioni ed il transito che segnano una diminuzione sul primo semestre 1901: tuttavia nel movimento totale degli scambi commerciali si verifica l'accennato aumento di lire egiziane 173,099.

In detto movimento complessivo il commercio italiano si ragguagliò nel primo semestre 1902 a lire egiz. 708,143, con aumento di lire egiziane 57,311 di cui 35,479 alle importazioni. L'Italia che nel 1900 aveva l'ottavo posto, ha preso nel 1901 il settimo e lo conservò nel primo semestre del 1902.

Nel detto primo semestre il commercio d'importazione, presentò una diminuzione di lire egiz. 209,307 sul primo semestre 1901: l'importazione italiana di 375,534 lire egiz. con un aumento di lire egiziane 35,479. Il commercio di esportazione presentò un aumento di lire egiziane 506,509: il commercio di esportazione per l'Italia ascese a lire egiziane 312,587, con un aumento di lire egiziane 19,205.

Nelle importazioni delle carni e pesci salati o in conserva l'Italia fu superata solo dall'Inghilterra. L'importazione del vino è minacciata dalla concorrenza della birra, che ora è fabbricata sul luogo. La importazione dell'olio italiano aumenta, ma è minacciata dalla concorrenza dell'Algeria. L'Italia occupa ora il primo posto nell'importazione degli oli diversi. L'esportazione italiana dei fiammiferi è in diminuzione. Nell'esportazione dei prodotti tessili l'Italia è in diminuzione di lire egiziane 5408, ciò che sorprende assai dacchè l'Italia aveva fatto negli ultimi anni così notevoli progressi. Invece in notevole sviluppo è l'importazione italiana delle macchine e parti di macchine.

Il commercio tra l'Italia e Marsiglia. — La Camera di Commercio di Marsiglia pubblica il rendiconto del movimento commerciale fra l'Italia e Marsiglia.

Risulta da tale rendiconto una importazione rappresentata da queste cifre nei dodici mesi del 1902:

Materie animali kg. 4,368,591; materie vegetali chilogrammi 35,962,259; materie minerali kg. 36,572,139; fabbricati kg. 4,144,405. Importazione totale chilogrammi 81,047,391.

Esportazione per l'Italia: materie animali chilogrammi 4,105,162; materie vegetali kg. 10,037,362; materie minerali kg. 20,534,647; fabbricati kg. 10,244,524. Esportazione totale kg. 44,981,695.

Eccedenza all'importazione nel 1902 kg. 36,065,696, contro kg. 63,449,700 nel 1901.

Il Canale di Panama ed il Sindacato tedesco. — Si è costituito un Sindacato di capitalisti tedeschi, il quale ha lo scopo di soppiantare gli Stati Uniti nella costruzione del Canale di Panama. Difatti le trattative avviate sono finora queste:

1° È stata fatta un'offerta tedesca alla Compagnia francese del Canale, in vista di comprare al prezzo di 200 milioni di franchi tutti i suoi diritti e concessioni, se gli Stati Uniti non esercitano il loro diritto d'opzione che spira il 4 marzo;

2° Il Governo tedesco ha offerto alla Colombia di comprare le sue azioni della Compagnia di Panama, che si elevano a 5 milioni di franchi, consentendo a prendere queste azioni alla pari e ad abbandonare tutte le rivendicazioni della Germania contro la Colombia. La Germania basa il proprio diritto a costruire il Canale di Panama senza violare la dottrina di Monroe, sul fatto che, secondo la sua costituzione, la Colombia non può nè alienare il proprio territorio, nè trasferirne la sovranità ad un Governo straniero, e che, costruendo il Canale, i Tedeschi non acquisterebbero un diritto di sovranità sulla Colombia, nè un diritto di occupazione perpetua di un territorio colombiano. Infine i Tedeschi invocano la presenza della Compagnia francese del Canale, la cui impresa non è stata considerata mai come un'infrazione alla dottrina di Monroe.

Ingenti commissioni per l'industria siderurgica austriaca. — In risposta ad un memoriale sulle tristi condizioni dell'industria siderurgica (Vedi *Monitore* del 3 corr.), il quale esortava il Governo austriaco ad eseguire lavori erariali arretrati, il dott. Koerber diresse alla Presidenza della Società degl'indnstriali austriaci uno scritto in cui comunica che l'Amministrazione delle ferrovie, per occupare più costantemente le industrie metallurgiche, intende di fare delle commissioni per il valore di 80 milioni. Mercè le commissioni progettate dagli altri Ministeri, questa cifra aumenterà di 4,690,000 corone, non essendo compresi in queste cifre gl'importi per i canali e per i mezzi di locomozione delle nuove ferrovie. Inoltre il Governo avviò trattative con ferrovie private per la compilazione d'un programma di lavori che garantisca occupazione duratura ed abbondante all'industria siderurgica, Koerber ritiene però che la salvezza di quest'industria non debba dipendere esclusivamente dall'aiuto dello Stato, ma da potenti federazioni sviluppatesi mediante l'associazione di produttori affini.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato e del Consiglio di Amministrazione, 23 gennaio). Colla Società metallurgica italiana di Livorno per fornitura di n. 10,000 tubi bollitori con cannotto di rame per locomotive;

Colla Ditta Corsi Felice, di Lecco, per fornitura di kg. 210,000 di olio vegetale per untura;

Colla Ditta Allegri, Lazzeri e C., di Signa, per costruzione del ponte in legname per ristabilire il servizio dei treni, in seguito alla rotta di Serravezza dell'11 ottobre 1902;

Colla Ditta De Negri Federico per impianto di un nuovo binario e per provvedere al ricovero diretto dei treni merci in stazione di Arquata;

Colla Ditta Banfi Carlo per prolungamento della copertura di un piano caricatore in stazione di Milano P. G.;

Colla Società John Cockeril, di Seraing, per fornitura di n. 50 assi montati in acciaio fuso;

Colla Società siderurgica di Savona per fornitura di n. 240 barre d'acciaio per aghi da scambi;

Colla Società metallurgica italiana di Livorno per fornitura di n. 600 piastre di rame pei focolai delle locomotive;

Colle Officine e cantieri liguri-anconitani di Genova per fornitura di n. 25 carri scoperti a 2 assi, serie L;

Colla Fonderia Milanese d'acciaio per fornitura di n. 145 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso Robert.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione Generale Arsenale, 1° Dipartimento Marittimo di Spezia (30 gennaio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per il carenaggio delle navi ed altri galleggianti e pulizia

bacini regio arsenale, aggiudicamento provvisorio per L. 80,000 col ribasso del 20 0[0, deposito L. 10,000. Capitolato anche presso il Ministero della marina, le direzioni generali arsenali Napoli, Venezia e Taranto e le principali Camere di commercio.

Municipio di Camino (Roma), 31 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile per L. 50,809,10. Deposito provvisorio L. 2500. Cauz. L. 5000. Consegna lavori 6 mesi.

Prefettura di Campobasso (2 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle latrine del carcere giudiziario, costruzione delle nuove latrine nei cortili ed apertura dei vani di comunicazione sulle mura di apotema, provvisoriamente aggiudicato per L. 2910. Deposito provvisorio L. 500.

Ufficio del Genio Militare di Ivrea (3 febbraio, ore 9, un. def.). — Appalto dei lavori di disfacimento e ricostruzione dei pavimenti della caserma Molinatti-S. Chiara per L. 2800. Deposito provvisorio L. 280. Consegna 30 giorni. Docum. 30 gennaio, ore 10.

Municipio di Pinerolo (Torino), 4 febbraio, ore 11, secondo incanto). — Appalto dell'esercizio della concessione ottenuta da quel Municipio di derivazione d'acqua dal torrente Chisone nel quantitativo di litri 3000 al 1", colla caduta di m. 1274, per la produzione di forza motrice destinata esclusivamente ad essere trasformata in energia elettrica da trasportarsi e distribuirsi in Pinerolo e sue frazioni ad uso di illuminazione pubblica e privata e forza motrice, consistente:

1. Nella esecuzione e manutenzione di tutte le opere necessarie per la derivazione degli indicati 3000 litri al 1";
2. Nell'impianto ed esercizio del macchinario per la produzione della forza motrice e sua trasformazione in energia elettrica;
3. Nel trasporto di questa energia a Pinerolo e frazioni, e sua distribuzione sia per illuminazione che per forza motrice;
4. Nell'impianto ed esercizio dell'illuminazione pubblica, durata della concessione 30 anni. Cauzione L. 25,000. Dep. provv. L. 3000. Fatali 21 iebbraio, ore 10.

Prefettura di Rovigo (5 febbraio, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori di difesa frontale con sasso nel tratto d'argine destro dell'Adige in località Volta Rainale e Marezzana Cuore, in comune di Boara Polesine per L. 17,700. Dep. L. 900 e 600 per le spese, cauz. defin. decimo, ultimazione 80 giorni. Documenti sino al 28 gennaio.

Amministrazione Provinciale di Potenza (5 febbraio, ore 11). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione dei rami di accesso e del ponte sul fiume Angrì fra Missanello e S. Arcangelo facente parte della provinciale di Potenza S. Arcangelo, per L. 370,088.38 oltre L. 39,914.62 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 20,000. Offerte 4 febbraio. Consegna lavori 3 anni. Fatali 20 febbraio.

Deputazione Provinciale di Cagliari (5 febbraio, ore 10). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per l'apertura e costruzione del primo tronco della strada Baressa-Mogoro, compreso tra Mogoro e la provincia San Gavino-Ales, (tra Gonnostramatra e Gonnoscodina) di m. 7361.90, per complessive L. 62,096.47, oltre a L. 13,903.53 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti. Docum. 28 corr. Dep. provv. L. 3800. Consegna lavori 18. mesi. Fatali 25 febbraio.

Deputazione provinciale di Cagliari (5 febbraio, ore 12). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per l'apertura e costruzione del secondo tronco della strada Baressa-Mogoro, compreso tra la strada provinciale San Gavino-Abo presso Simala e Baressa, di m. 4849.75 e per complessive L. 52,114.90 oltre a L. 9885.10 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti. Docum. 28 corr. Dep. provv. L. 3000. Consegna lavori 12 mesi. Fatali 25 febbraio.

Municipio di Torino (5 febbraio, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato ad uso scuola elementare maschile e femminile in Torino, nell'area situata nel Borgo Badia di Stura, lungo la strada del Cascinotto, per L. 64,000. Dep. provv. L. 6000. Deposito spese L. 2000. Consegna lavori 16 mesi. Fatali 21 febbraio, ore 11.

R. Prefettura di Mantova (6 febbraio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori per l'urgente costruzione di sottobanca a presidio dell'argine sinistro del Po fra i SS. CC. 114 e 121 presso Cizzolo in Viadana dell'estesa di m. 1550, per L. 50,612. Consegna lavori 150 giorni. Docum. 29 gennaio, ore 16. Dep. provv. L. 1800. Dep. spese L. 1100.

Municipio di Ascoli Piceno (7 febbraio, ore 11, un. def.). — Appalto dei lavori da muratore, terrazziere, scalpellino e selcino per la costruzione di una caserma per la truppa, per L. 116,420.10. Dep. provv. L. 8000. Cauz. L. 12,000.

Municipio di Collesalvetti (Pisa) (9 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di conduttura dell'acqua potabile dal Casello, km. 319.204, nelle vicinanze di quel capoluogo, per le frazioni di Guasticce e Stagno, per L. 62,317.64. Documenti 8 febbraio. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Campagnano di Roma (9 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione e provvista di materiali e mezzi d'opera occorrenti per il muraglione di sostegno nel piazzale fuori la porta di quel paese, lungo la strada provinciale, provv. agg. al sig. Crisanti Bernardino, col ribasso del 16 0[0 su L. 18,819.77.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'artiglieria di Taranto (31 gennaio, ore 10). — Fornitura del carbone agglomerato in formelle, tonn. 100 a L. 48, L. 4800. Dep. provv. 480. Consegna 20 giorni.

Municipio di Roma (4 febbraio, ore 11, un. def.). — Fornitura di n. 8 orinatoi in ferro e ghisa ad un posto con copertura e di n. 15 orinatoi in ghisa da addossarsi al muro, per L. 5000, Offerte 3 febbraio fino ore 14. Dep. provv. L. 250. Consegna 90 giorni. Cauz. L. 500. Dep. spese L. 150.

Direzione generale arsenale di Spezia (5 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di cavi metallici per complessive L. 100,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, a seconda delle richieste, provv. agg. col ribasso dell'1,01 0[0 e cioè per L. 98,990.

Direzione Officina costruzioni d'artiglieria di Genova (10 febbraio, ore 15, un. def.). — Fornitura di bilancini digrossati per carreggio e timoni, e cioè: n. 300 bilancini, a L. 1.20; n. 150 timoni digrossati, a L. 22, totale L. 3660. Dep. provv. L. 365. Consegno 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 17	Gennaio 24
Azioni Ferrovie	Biella		L. 543	543
»	» Mediterranee		» 465	464.50
»	» Meridionali		» 686.50	684.50
Azioni Ferrovie	Pinerolo (1ª emiss.)		» 418	430
»	» (2ª »)		» 398	429
»	» Secondarie Sarde		» 238	238.50
»	» Sicule		» 648	648
Obbligazioni Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e			
»	»	Sicule *A. B. C. D*	» 348	347.75
»	»	Cuneo 3 0[0	» 363	363
Obbligazioni Ferrovie	Gottardo 3 1[2 %		» 101	100.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 505.50	506
»	»	Meridionali	» 346	347
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 317	316
»	»	» 2ª emiss. »	315	314
»	»	Sarde, serie *A*	» 346	347.50
»	»	» serie *B*	» 346	347.50
»	»	» 1879	» 346	347.50
»	»	Savona	» 363	363
»	»	Secondarie Sarde	» 505	506
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 508	508
»	»	Tirreno	» 506	507
»	»	Vittorio Emanuele	» 366.50	367

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-410	mm. 485	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830		20	232	362	12	32	16	24		36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4		262	164			59	830	130	24	29		46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60		318	202		4	70	178				282	30	580		8	20	
3° trimestre	1515	478	414	28	138	61		74	20		20	4	24			8	204			12		30	

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**

LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. Vient de paraître: **Livret spécial pour la Suisse**; prix: 0 fr. 50. Paraîtront successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI

Giornali Italiani ed Esteri

TORINO

13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déj-oner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora E. occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) . Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		8 — a.
Amiens (Buffet) . Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 31 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	18 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa. . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.		6 50 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.		7 42 p.
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.		*Pranso* 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.		8 40 a.	9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		9 — p.
Amiens (Buffet) . Arr.		10 17 a.		1 — p.	—		10 46 p.
Amiens (Buffet) . Par.		10 22 a.		1 4 p.	—		10 51 p.
Boulogne (Buffet) Central Arr.		11 53 a.			6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.					12 31 a.
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.					12 33 a.
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 15 a.
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 22 a.
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.			3 40 a.
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — **(M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.**

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

B. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 31 Gennaio 1903. NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

DELLA ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

ALLO SCADERE

DELLE VIGENTI CONVENZIONI

L'on Pinchia, deputato di Ivrea, in un suo articolo, che è comparso giorni sono nella *Gazzetta del Popolo*, dopo di avere elevato un inno di lodi all'on. Carmine per le proposte da esso fatte sull'organizzazione dell'esercizio ferroviario e sulle quali io ho parlato nel *Monitore*, viene poi fuori facendo per conto proprio una proposta completamente contraria alle idee dell'on. Carmine.

Come l'on. Carmine, anche il Pinchia dichiara di non essere sistematicamente contrario all'esercizio fatto dalle grandi Società esercenti; ma, visti gli umori che oggi si presentano, anch'egli cede all'opportunismo. E propone che l'esercizio ferroviario sia fatto direttamente dallo Stato sulle linee principali di grande traffico; mentre invece per le linee secondarie a piccolo traffico, vorrebbe fare molti appalti d'esercizio con delle piccole Società, le quali, almeno in parte, potrebbero essere delle Cooperative organizzate fra gli stessi ferrovieri.

A me pare che sorga subito spontanea la seguente domanda:

Se si crede provvido e buono l'esercizio fatto direttamente dallo Stato, perchè privare di questo benefizio le ferrovie secondarie d'interesse locale? E se si crede che sia una bella cosa l'esercizio fatto in appalto da piccole Società cooperative, perchè non estendere queste piccole Società anche alle linee principali a grande traffico?

Ma a parte questa intrinseca contraddizione, la proposta dell'on. Pinchia mi fa tornare alla memoria tutte le grandi discussioni e declamazioni che si sono fatte, specialmente verso la metà del secolo scorso, sulla grande e sulla piccola industria.

Chi non ricorda gli inni elevati alla poesia ed all'etica dell'antica piccola industria patriarcale? Chi non ricorda le invettive, ed anche le sommosse, che si sono fatte contro la introduzione delle macchine, contro l'accumularsi dei capitali che rendono schiava la mano d'opera e distruggono la piccola industria casalinga?

A dispetto di tutte queste declamazioni dei nostri padri, e (purtroppo!) anche di noi, la civiltà ha continuata la sua marcia di progresso. La grande industria, valendosi di tutti i progressi della meccanica e della chimica, ha fatto diminuire il prezzo di tutti gli oggetti di consumo, e i consumi si sono decuplati; gli operai che, secondo i declamatori, erano condannati a morire di fame, han visto crescere le loro mercedi, e il loro numero è aumentato nella proporzione del 1 : 20; l'antica piccola industria patriarcale è scomparsa, ma è sorta una nuova piccola industria assai più vitale, assai più rimuneratrice dell'antica, e questa nuova piccola industria accenna ogni giorno ad aumentare e prosperare.

Ho voluto partire da queste considerazioni generali, perchè l'esercizio ferroviario è una industria simile a tutte le altre industrie, e naturalmente non sfugge alle leggi economiche che ne governano lo sviluppo.

Io sono tutt'altro che contrario ai piccoli centri di esercizio ferroviario locale, e nemmeno sono contrario a piccole Società autonome. Come abbiamo oggi delle Società tramviarie che vivono prosperamente e soddisfano ai bisogni del loro pubblico, così potrebbero anche prosperare delle piccole Società ferroviarie. Ma non bisogna nemmeno dimenticare che in Italia molte Società tramviarie hanno fatto fallimento, ed anche oggi ne abbiamo parecchie che si reggono in piedi con grande stento.

Ma come io credo che sia un'eresia economica il gridare contro la grande industria in generale, così credo che sia anche una eresia il gridare contro le grandi Società di esercizio ferroviario. E disapprovo altamente coloro che, come fa l'on. Pinchia, vorrebbero distruggere le grandi Società, per far vivere delle Società piccole. Capisco che in questo modo, accarezzando dei pregiudizi volgari, si acquista della popolarità, ma certo non si fa il bene della nazione, nè si provvede al suo progresso economico.

La piccola industria non può vivere se non è conseguenza e appendice dell'industria grande, e così nel mondo ferroviario il piccolo esercizio non può vivere se non è conseguenza e appendice del grande esercizio.

Bisogna persuadersi che è vano il lottare contro le leggi

economiche. I più belli progetti combinati *a priori*, i più ingegnosi artifizi, non possono produrre che disinganni e rovine.

Supponiamo per un momento che il progetto ferroviario dell'on. Pinchia venga adottato. Si avrà così gli 8|10 dei trasporti nazionali soggetti a tutte le mutabilità della politica; la responsabilità commerciale della azienda ferroviaria sarà diventata un mito; le tariffe oscilleranno dalla semi-gratuità voluta dai socialisti, alla esagerazione fiscale che sarà prodotta per necessaria reazione; i rinnovamenti, le riparazioni anche le più necessarie, soggette alle esigenze del bilancio dello Stato.

Per gli altri 2|10 poi, i nostri trasporti dipenderanno da piccole Società in antagonismo fra di loro e che tenteranno di far la concorrenza alle grandi linee. Lo Stato che ha l'esercizio delle grandi linee avrà nelle sue mani i principali mercati e i più importanti sbocchi, e le piccole Società non potranno avere che una vita misera e stentata.

E le spese di esercizio a quale limite saliranno? E quali complicazioni amministrative per le relazioni di tutte queste Società fra loro e col Governo?

Certamente è una esagerazione ed un errore il credere che da Firenze o da Milano si possano conoscere i bisogni di tutte le ferrovie d'interesse locale, e vi si possa provvedere in tempo; come è esagerazione ed errore il credere che le stesse disposizioni, le stesse regole possano essere buone tanto per le linee di grande traffico come per le linee di traffico limitato; ma a ciò si può rimediare bene con delle Direzioni locali e con disposizioni speciali per ogni singola linea. Ed ammetto pure che la grande Società faccia dei sub-appalti a piccole Società locali.

Ma, per carità, si guardi bene dal creare delle piccole Società rivali fra di loro e con interessi diversi o contrari a quelli delle grandi linee, che poi in ultima analisi sono gli interessi del paese.

Come in politica desideriamo il decentramento, domandiamo pure il decentramento per il servizio ferroviario; ma come nessun uomo savio può desiderare di ristabilire gli antichi confini e tornare all' « Italia in pillole », così dobbiamo fare in modo che il decentramento ferroviario non pregiudichi le grandi unità che furono create nel 1885, e che hanno segnato un grande progresso per l'Italia.

Ing. Luigi Montezemolo.

UN CONVEGNO PARLAMENTARE
PER LA CUNEO-NIZZA

Nelle sale dell'Unione Liberale Monarchica di Torino ebbe luogo domenica scorsa un convegno di deputati della regione subalpina, promosso dal Comitato « Pro Cuneo-Nizza ».

Vi intervennero personalmente gli on. Rizzetti, Daneo, Curioni, Falletti, Tornielli, Gavotti, Medici, Gianolio, Palberti, Di Bagnasco, Compans, Ferrero di Cambiano, Nofri, Farinet Francesco, Di Rovasenda e Miaglia.

Vi aderirono (non potendo intervenire personalmente per malattie o per altri impegni) gli on. Villa, Chiapusso, Calissano, Bertetti, Facta, Pivano, Boselli, Chiappero, Pozzo, Marsengo-Bastia, Teofilo Rossi, Giacomo Calleri, Biscaretti. Donadio, Weil-Weiss, Bertarelli, Farinet Alfonso.

Vi assisteva pure il comm. Siccardi, presidente della Camera di Commercio di Cuneo.

L'adunanza fu presieduta dal presidente del Comitato, cav. avv. Felice Paniè, assistito dai suoi colleghi del Comitato e dal segretario, avv. Luigi Reyneri.

Premesso un ringraziamento agli intervenuti, la cui presenza dimostra che l'agitazione promossa per il compimento della Cuneo-Nizza trova sempre il consenso dei rappresentanti della regione, l'avv. Paniè desidera che si metta ancora una volta in rilievo che gli intendimenti del Comitato non sono mai stati e non saranno mai quelli di recare nocumento ad altre regioni, come pur troppo continua a sostenere la stampa della regione che fa capo a Ventimiglia. Di fronte alle affermazioni di questa stampa, sarà perciò bene riaffermare ancora una volta che il Piemonte non è mosso da pensieri ostili per nessuno. Se si potranno costruire le due linee Breil-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, lo si faccia pure; ma se per ragioni di ordine internazionale non fosse possibile la costruzione Breil-Ventimiglia, allora il Piemonte domanda che non venga sacrificata anche la Cuneo-Nizza. Questo domandiamo soltanto.

Ciò premesso, comunica il seguente ordine del giorno approvato dalla Commissione esecutiva nella seduta dell'8 dicembre scorso:

« Ritenuto che la discussione recentemente seguita in Senato ha escluso che alla congiunzione della Cuneo-Vievola colla linea francese Nizza-Confine si oppongano interessi nazionali e specialmente militari;

« Ritenuto che non si può assolutamente accettare il concetto affermato dal Governo nella discussione avvenuta al Senato, in ordine alla pretesa inscindibilità del problema piano e facile di tale congiunzione con quello ancora indeterminato delle comunicazioni migliori del Piemonte colla Liguria occidentale;

« Delibera di mantenere l'iniziata agitazione, massime col far ben conoscere al Paese, con opportune pubblicazioni, i termini veri della questione;

« E di ottenere intanto che i rappresentanti del Piemonte, di pieno accordo, domandino che con apposita legge venga senza ritardo attuato il tratto Vievola-Tenda, siccome quello che per nulla pregiudica la libertà delle trattative diplomatiche che il Governo si propone di fare ».

L'avv. Paniè invita gli intervenuti ad esprimere il loro consiglio su questo ordine del giorno, in cui sono espressi due concetti capitali: uno inteso a scindere il problema della costruzione delle due linee, l'altro inteso ad avviare subito il problema verso la sua più sollecita soluzione mediante la costruzione, intanto, del tronco Vievola-Tenda.

Aperta la discussione, domandarouo successivamente la parola gli on.: Ferrero di Cambiano, Rizzetti, Daneo, Nofri, Di Rovasenda, Compans, Curioni, Medici, Farinet, Gianolio, l'avv. Boyer, i consiglieri comunali Peraudo e Daghetto, il barone Oreglia di Santo Stefano, quali membri del Comitato.

Dalla lunga discussione emerse come sia sempre più fermo nel pensiero della Deputazione piemontese l'utilità di tenere viva l'agitazione nel Piemonte, ove l'opinione pubblica non ha bisogno di essere illuminata sull'orgomento, ma là ove il buon diritto del Piemonte nei rispetti della Cuneo-Nizza appare non ancora bene inteso.

Vi fu soltanto un po' di dissenso fra i vari oratori snl-l'opportunità o meno di presentare subito al Parlamento un progetto di legge per la costruzione del tronco Vievola-Tenda.

La discussione fece infine capo al seguente ordine del giorno (approvato all'unanimità) compilato dall'on. Curioni:

« L'Adunanza, tenuto conto dei voti espressi dal Comitato Pro Cuneo-Nizza; ritenuto l'impegno solennemente preso dal Governo avanti il Senato del Regno di presentare non oltre un anno la risoluzione del problema della Cuneo-Nizza;

« Delibera di invitare la Deputazione politica delle provincie di Torino, Cuneo, Novara ed Alessandria a costituirsi in Comitato permanente che vigili a che il Governo non possa esimersi dal rigoroso adempimento dell'impegno preso. E incarica la Presidenza del benemerito Comitato della Pro Nizza a dare opera onde la costituzione del Comitato parlamentare di vigilanza abbia la più sollecita attuazione ».

La costituzioue di questo Comitato di vigilanza non distrugge però, nè paralizza in alcun modo l'azione del Comitato Pro Cuneo-Nizza, il quale continuerà ad essere anche per l'avvenire il centro dell'agitazione e l'interprete della coscienza subalpina nei riguardi della linea Cuneo-Nizza.

IL CONSORZIO AUTONOMO
PER IL PORTO DI GENOVA

È stata distribuita al Senato la relazione del senatore Boccardo sul progetto per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del Porto di Genova.

Il relatore esamina minutamente e con la consueta competenza la questione del Porto di Genova: la necessità di aumentare le calate rese ormai deficienti dal sempre crescente sviluppo del movimento commerciale che si prevede aumenterà ancora in proporzioni superiori alle previsioni fatte anni sono.

Poi esamina la questione dei servizi ferroviari rilevando i bisogni tante volte reclamati avanti l'apertura del Sempione.

Passando poi a trattare il nuovo ordinamento dei servizi del porto secondo il progetto d'autonomia, il senatore Boccardo riassoda con argomenti di pratica efficacia la necessità dell'amministrazione autonoma del porto mediante un saggio decentramento e la direzione portuale unica, utile precipuo della quale sarà di eliminare tutti gli inconvenienti delle lungaggini burocratiche delle quali alcuni episodi umoristici rimarranno non gaiamente famosi.

Passando poi a discorrere delle tasse locali da imporre alle navi che frequentano il porto, il sen. Boccardo, riassumendo le cose insino a qui discorse, dice che a 5 distinti e concreti capi possono ridursi i bisogni ai quali una razionale e completa riforma del porto di Genova deve provvedere:

1. Miglioramenti degli impianti interni;
2. Riordinamento dei servizi ferroviari;
3. Unità di direzione;
4. Amministrazione autonoma;
5. Provvedimenti finanziari sulla base della tassazione locale.

Fatta quindi la storia delle opere e dei progetti fino all'attuale progetto per la costituzione del Consorzio autonomo, il relatore espone partitamente le singole disposizioni tecniche finanziarie dell'omai notissimo disegno di legge già approvato dalla Camera.

Riportiamo testualmente la parte che esamina il funzionamento del Consorzio:

Dimostrata la convenienza e la necessità di sostituire all'azione tarda ed impacciosa delle amministrazioni centrali l'opera solerte e fattiva delle legittime rappresentanze degli interessi impegnati nel porto; accertata la consistenza e la solidità dei mezzi finanziari con i quali l'ente così formato si accinge all'impresa, rimane ora l'agevole compito di determinare le funzioni ch'esso è chiamato ad esercitare.

Prima e necessaria conseguenza della sostituzione del Consorzio allo Stato è la esonerazione di quest'ultimo da ogni ulteriore concorso di spese che non sia quello tassativamente indicato nell'art. 13. Epperò dal momento della costituzione del Consorzio cessano tutti gli oneri finanziari che il Governo ha per legge o per convenzioni, oneri che passano ad intero ed esclusivo carico del Consorzio, il quale perciò provvederà a tutte le opere d'interesse commerciale e di difesa marittima necessarie per assicurare la tranquillità delle acque nel bacino interno del porto; ai lavori di generale sistemazione e completamento e a tutti gli impianti ferroviari occorrenti al servizio portuale. In modo speciale è fatto obbligo al Consorzio di compiere l'ampliamento del ponte Caracciolo entro due anni dalla promulgazione della legge (art. 24).

Entro l'anno da questa promulgazione medesima il Consorzio dovrà cominciare a funzionare (art. 20); ed il primo suo atto sarà l'esame del progetto regolatore di massima delle opere straordinarie occorrenti per l'ampliazione e sistemazione del porto; progetto che il Governo del Re sottoporrà al Consorzio entro due mesi dalla sua costituzione. Sulle osservazioni che in merito a tale progetto saranno fatte dal Consorzio, delibererà definitivamente il Ministero dei Lavori Pubblici; ed il progetto così deliberato servirà di base a tutti i successivi provvedimenti di competenza del Consorzio (art. 22).

E' su questa base che il Consorzio compilerà i progetti esecutivi delle opere, sottoponendoli all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, previo parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, quando il costo ecceda l'importo di L. 100,000; ed il Consiglio superiore dovrà emettere il suo voto entro tre mesi, trascorsi i quali senza che il Consiglio abbia pronunziato, il progetto s'intenderà approvato, ed il Consorzio procederà tosto all'appalto e alla esecuzione (art. 22 e 24).

La direzione e la sorveglianza dei lavori sono affidati, per le opere portuali e marittime, al personale del Corpo Reale del Genio Civile, e per gli impianti ferroviari al personale dell'ente dirigente il relativo servizio, restando a carico del Consorzio le relative spese (art. 22).

Nelle sue deliberazioni intorno ai progetti tecnici, come in quelle riguardanti le tariffe, i prestiti e le operazioni finanziarie, il Consorzio è perfettamente autonomo; esente quindi dai pareri preventivi degli alti Corpi dello Stato e dai riscontra e controlli della Corte dei conti e delle Amministrazioni centrali. Alla sua libera ed incoercibile attività è commesso il potere di regolare tutti i servizi portuali, di disciplinare il lavoro, di provvedere alle concessioni e agli affitti, di ribassare o togliere le tasse speciali sulle merci in transito dall'estero per l'estero.

Nell'esercizio di siffatte attribuzioni e facoltà, senza altri limiti che quelli posti dalle leggi generali (art. 23), il Consorzio è investito di piena ed assoluta libertà ed indipendenza; le quali non sono punto scemate dal fatto dell'approvazione del Prefetto perocchè, questi non ha altro incarico se non quello di accertarsi che le deliberazioni del Consorzio sono regolari nella forma; e contro il decreto del Prefetto può sempre ricorrere il Consorzio (art. 27).

Per riscontrare la regolarità nei riguardi tecnici, nonchè l'esattezza nei riguardi contabili e l'ammissibilità nei rapporti del bilancio, di ogni progetto e conto, il Consorzio ha rispettivamente due revisori tecnici e due revisori di ragioneria; i quali, adempiendo quasi gli uffici dei sindaci nelle società anonime, controfirmano gli atti presentati dal Comitato. Revisori tecnici sono l'ispettore del Genio civile e l'ispettore superiore tecnico del Regio Ispettorato delle Strade ferrate. I revisori ragionieri sono scelti dall'Assemblea del Consorzio fra quelli de' suoi membri che non fanno parte del Comitato esecutivo (art. 26).

I contratti stipulati dal Consorzio non possono avere durata, nè creare oneri od impegni oltre il termiue del Consorzio, salvo espressa autorizzazione del Governo (art. 31).

Rispetto alle tasse di bollo e di registro tutti gli atti e contratti del Consorzio hanno lo stesso trattamento di quelli dello Stato, e, come si accennò di sopra, la tassa di ricchezza mobile non è applicabile ai contributi che il Consorzio riceve dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni (art. 32).

Sull'operato del Consorzio lo Stato esercita sempre la sua vigile azione di tutela e può in ogni tempo ispezionare e sindacare l'andamento dei servizi portuali (art. 28); come pure in ogni tempo ha facoltà di sciogliere, per gravi motivi, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione del Consorzio, affidandola ad un Commissario Regio, con obbligo di ricostituirla entro sei mesi, non prorogabili che per altri sei mesi quando speciali condizioni lo richiedano (art. 29).

Al termine del Consorzio tutte le opere e cose ricevute in consegna e quelle da esso eseguite, non che i residui dei suoi fondi, compreso il fondo di riserva, sono devoluti allo Stato (art. 30). E' da notare che il Consorzio non avrà da accumulare ingente fondo di riserva, e quello che le eccedenze attive gli avessero permesso di costituire potrà devolversi a sgravio di tasse ed a migliorie portuali, non

dovendo il Consorzio funzionare da Istituto di risparmio a pro del Governo.

Le speciali norme per l'esecuzione della legge saranno raccolte in apposito regolamento, approvato dai Ministeri dei Lavori Pubblici e della Marina, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, sentiti, ove occorra, i Ministeri dell'agricoltura, industria e commercio e del tesoro (art. 33).

***

Se quello di Genova è per ora in Italia il solo porto che per lo sviluppo del traffico, per lo stato delle opere e per ogni altra circostanza di fatto urgentemente reclama la riforma di cui ci siamo studiati di render ragione, nulla impedisce, anzi tutto consiglia di estendere il novello regime a qualsivoglia altro porto del Regno, nel quale le condizioni stesse vengano a verificarsi.

Indi è che su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con i Ministri del Tesoro, delle Finanze, della Marina e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, uditi il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato, potrà con Decreto Reale dichiararsi applicabile la presente legge, in tutto od in parte, in rapporto alle speciali circostanze di fatto, ai porti per i quali l'applicazione sarà domandata dagli interessati per ragione di contributo, sia che si tratti di porti esistenti, sia che gli interessati domandino di costrurre un porto nuovo (art. 34 e 35).

Ben s'intende che in tutti i casi nei quali si varrà il potere esecutivo di questa facoltà, spetterà pur sempre al potere legislativo soltanto il determinare la quota di concorso dello Stato per i porti che fossero amministrati con la forma del Consorzio autonomo.

Noi non possiamo quivi che far eco alle nobili parole con le quali il Ministero chiude la sua relazione al Senato: « Ben lungi dal timore che possano essere sollevati dubbi in ordine alla convenienza di queste disposizioni, pare a noi che vi sia luogo a formulare l'augurio che presto si manifesti, rispetto a molti porti del Regno, la necessità dei nuovi ordinamenti amministrativi. Sarà questo un confortante indizio di sviluppo commerciale, di miglioramento economico; sarà prova ben gradevole di un proficuo risveglio dello spirito italiano e di tutte le più sane energie di nostra gente ».

Ed ora, signori senatori, il vostro Ufficio centrale, assolto l'affidatogli mandato, esprime ferma fiducia, che dando il vostro suffragio a questo progetto di legge, preparato e presidiato da tanta copia e maturità di studi, voi consacrerete la prima grande attuazione di un sano e fecondo decentramento e porrete termine finalmente ad una troppo lunga sequela d'indugi e di esitazioni nel provvedere ad uno dei più vitali ed urgenti bisogni dell'economia nazionale.

Hanno pur troppo oggi ancora, dopo 47 anni, forza e valore di attualità le calde esortazioni che quest'argomento ispirava a Cesare Correnti nello scritto che già più sopra ci avvenne di ricordare:

« Gran parte di sapienza è nella necessità, senza la quale il pensiero sarebbe atto piuttosto a ruminar dubbi e ad assaporare squisitezze di logica e di fantasia, che ad agevolare i fatti. I dannati di Dante si fermavano a parlare e ad argomentare sin sotto la pioggia del fuoco; e senza il dolor nuovo delle sferzate svegliatrici, io credo ch'ei vi si sarebbero addormentati. Di cotesto sonnecchiare sui dubbi, sui dolori e sui pericoli abbiamo assai prove tra' piedi: e maggiori ne avremo in breve, se non ci tocca a tempo qualche sferzata, che ci faccia levar le berze e lasciar a mezzo i sofismi. Ed ora più che mai, perchè al tutto è venuta stagione di stringere in poche ed efficaci le molte parole, e di risolvere colla prontezza e colla concordia delle opere le lunghe esitazioni dei pensieri, . . . la lunga e vagabonda e talora acerba contenzione che si agitò intorno al migliore ordinamento del porto genovese, al quale ora il Governo accenna di voler pensare davvero ».

Nel prossimo numero pubblicheremo il Piano finanziario del Consorzio.

LA NUOVA ORGANIZZAZIONE DELLE FERROVIE DANESI E LA PARTECIPAZIONE DEGLI IMPIEGATI AGLI UTILI DELL' ESERCIZIO

Il Comitato di redazione del *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer* ha ottenuto dal sig. Rimestad, amministratore delle ferrovie danesi, alcune importanti notizie sui lavori della Commissione nominata fin dal 1898 per lo studio d'una nuova organizzazione delle ferrovie danesi, notizie che possono avere un qualche interesse anche per noi.

La Danimarca è una delle regioni più piccole d'Europa, avendo appena 40,000 km² di superficie e 2 milioni e mezzo d'abitanti. Composta di una penisola, il Iutland, e di un gran numero di isole, di cui tre sole di dimensioni un po' notevoli: la Seeland, dov'è Copenaghen, la Fionia e la Iutland Settentrionale, non costituisce quella che suol dirsi un'unità geografica.

Se il mare reca quasi dovunque ostacoli considerevoli all'esercizio ferroviario, altre circostanze contribuiscono a rendere tale esercizio ben poco produttivo.

Così mentre la densità della popolazione è di 230 abitanti per km² nel Belgio e di 110 in Italia, non è che di 62 abitanti in Danimarca.

Quasi dovunque il terreno è solcato da profondi burroni, cosicchè le pianure d'una certa estensione sono rare; non vi sono tuttavia montagne e i boschi sono poco numerosi e piccoli. Non si esportano nè metalli, nè pietre, nè carboni, nè legnami da costruzione, materie che in altre regioni sono fonte principale d'alimento delle ferrovie. L'esportazione principale è di burro, uova, cavalli, suini, bovini e carne, che nell'insieme hanno rappresentato, nel 1901, 340 milioni, contro 400 milioni circa dell'intera esportazione. Ma anche pel trasporto di queste merci le ferrovie debbono lottare con la navigazione marittima, dovunque così comoda pei numerosi e sicuri porti.

La massima parte del territorio, e cioè le isole e il Iutland orientale, è fertile e ben coltivata; la parte centrale e settentrionale del Iutland è invece costituita da grandi pianure aride, poco popolate e dotata del solo porto di Esbierg, costruito dal Governo per favorire i trasporti con l'Inghilterra.

Malgrado le accennate circostanze sfavorevoli, la rete delle ferrovie danesi ha preso uno sviluppo considerevole raggiungendo ormai i 3000 km., di cui 1800 appartengono allo Stato e 1200 a 29 piccole Compagnie, costituite per la massima parte nell'ultimo ventennio.

Lo Stato, costretto a prendere l'iniziativa dell'ampliamento della rete, ha dovuto in primo luogo procurare di attirarvi il traffico, malgrado gli ostacoli naturali. I mezzi usati a tal uopo e che dànno alle ferrovie danesi dello Stato un carattere tutto speciale sono principalmente due:

1) L'impianto di navi a vapore pel trasporto dei treni attraverso i più importanti bracci di mare.

2) L'uso di tariffe per i viaggiatori e per le merci meno elevate che in ogni altro paese, specialmente per i percorsi di una certa lunghezza.

Le navi-ferrovia servono come d'ordinario sia pei viaggiatori che pei carri merci. Tali navi fanno servizio regolare sui grandi bracci di mare, larghi anche 30 km. e spesso agitati; avendo due binari per tutta la lunghezza a poppa a prua, possono trasportare da 16 a 18 carri da 10 tonn. Le più piccole navi, le quali non hanno che un binario, trasportano soli cinque o sei carri. L'esperienza ha mostrato che dette navi sono ottime per la navigazione e conservano una velocità notevole e costante malgrado l'agitazione delle acque.

Per mezzo delle navi-ferrovie si è creata una linea per cui la Svezia e la Norvegia sono messe in diretta comunicazione ferroviaria col resto d'Europa. Un carro merci proveniente dall'Olanda, dalla Francia o dalla Germania,

o da qualunque altra regione dell'Europa centrale e meridionale può andare senza trasbordo sino a Stoccolma, o a Cristiania, o a qualsiasi altra stazione a scartamento normale della Svezia o della Norvegia, passando per la Danimarca via Iutland, Piccolo Belt, Fionia, Gran Belt, Seeland, Sund. L'anno prossimo la Danimarca, d'accordo col Meclemburgo, avrà costituita una nuova linea ferroviaria trasportabile fra Warnemunde nel Meclemburgo e Gedsner in Danimarca, traversante il Baltico per la larghezza di 42 km.

L'altra caratteristica dell'esercizio delle ferrovie dello Stato in Danimarca è costituita dalle tariffe modicissime e tutte senza eccezione basate sul principio della riduzione del prezzo unitario con l'aumentare della distanza.

Per una distanza di 300 km. le tariffe delle ferrovie dello Stato danese sono:

Per un viaggio semplice	in 1ª classe	L. 15.65
» »	in 2ª classe	» 9.75
» »	in 3ª classe	» 5.90

per 600 km. andata e ritorno:

in 1ª classe	L. 44.50
in 2ª classe	» 22.80
in 3ª classe	» 16.70

In grazia dell'aiuto energico del Governo, il traffico delle ferrovie in Danimarca è sempre andato aumentando e con una proporzione forse maggiore che in qualsiasi altra nazione, come risulta dal prospetto seguente:

Esercizio	Lunghezza totale delle ferrovie in km.	Numero dei trasporti Viaggiatori-chilometro	Numero dei trasporti Tonnellate-chilometro
1885-86	1516	234 milioni	79 milioni
1890-91	1522	280 »	111 »
1895-96	1732	367 »	123 »
1900-1901	1792	590 »	268 »
Proporzione fra il 1885-86 e il 1900-1901	1 : 1.18	1 : 2.52	1 : 3.4

Più grande ancora è lo sviluppo dei trasporti per naviferrovie in cui dal 1885-86 al 1900-1901 il numero dei viaggiatori è salito da 209,000 a 996,000 e le merci da 73,000 tonn. a 555,000 tonn.

Il lato debole dell'esercizio delle ferrovie dello Stato danese è pur tuttavia sempre il loro piccolo reddito, poichè non rendono in media che dall'1.5 al 2 0|0 del capitale impiegatovi, e il prodotto netto si e ancora abbassato in questi ultimi anni.

E' per questa ragione che fino dal 1892 il Parlamento si è molto occupato dell'esercizio ferroviario e nel 1895 una legge ha stabilito le condizioni dei trasporti e la base delle tariffe, e nel 1898 è stata nominata una Commissione di 18 membri (7 di ciascuna Camera e 4 del Governo) per lo studio della riorganizzazione dell'esercizio ferroviario. Questa Commissione ha presentato fin dal 15 giugno 1901 una relazione dettagliatissima e le proposte in essa fatte saranno discusse nell'attuale sessione parlamentare.

Còmpito principale della Commissione era di escogitare i mezzi d'aumentare il reddito netto, e quindi di proporre o aumenti di tariffe o diminuzione di spese. Riguardo alle tariffe fu subito deciso di non toccarle che con grandi precauzioni. E' bene riferire a tale proposito le testuali parole della relazione, perchè esse possono quasi integralmente essere ripetute anche per il nostro paese: « la divisione geografica delle Provincie, che ostacola il traffico e lo rende più costoso; la situazione della regione tutta, che impedisce un traffico di transito molto notevole, la povertà di essa in fatto di minerali, che formano altrove la base di un traffico merci remunerative, la necessità di costruire, nell'interesse della civiltà, ferrovie in contrade poco adatte, sono tutte circostanze che dimostrano come sia difficile fare assegnamento su di un reddito netto anche del solo 3 0|0. D'altra parte le tariffe modicissime introdotte nel 1892 hanno contribuito considerevolmente allo sviluppo economico della Danimarca. Per queste ragioni se la necessità dell'aumento dei redditi porta con sè quella dell'aumento delle tariffe, bisogna che questo aumento sia ad un tempo *modico* perchè non produca una diminuzione sensibile di traffico, e *generale*, cioè che gravi egualmente sui viaggiatori e sulle merci, sulle piccole e sulle lunghe distanze ».

La Commissione propone quindi di conservare la stessa scala di tariffe, decrescente con le distanze, ma d'aumentarne la base e cioè di portarla, per quanto si riferisce ai viaggiatori:

per la 1ª classe	da L. 0.0808	a L. 0.0094 a km.
» 2ª »	» 0.0505	» 0.0555 »
» 3ª »	» 0.0325	» 0.0345 »

Le tariffe merci sono aumentate del 5 0|0 circa per tutte le classi e distanze.

La Commissione tuttavia conta meno sui miglioramenti conseguibili dall'aumento delle tariffe che su quelli derivanti dalla semplificazione dell'Amministrazione e dalla partecipazione del personale agli utili provenienti dall'esercizio, al di là di un certo limite da stabilirsi. Non possiamo seguire la relazione nell'esposizione del programma di semplificazione amministrativa, il quale del resto offre per noi solo un interesse relativo; riassumeremo invece i motivi principali per cui la Commissione propone la partecipazione del personale agli utili dell'esercizio.

Considerando la riduzione delle spese come uno dei còmpiti più importanti della nuova amministrazione, la Commissione propone d'interessare tutti i funzionari, dal direttore generale al guardiano, ad ottenere dall'esercizio il massimo utile netto.

E' certo una buona idea quella di far partecipare il personale d'un'impresa ai benefici di questa, poichè così si cambiano in associati anche più umili operai. Lavorando per sè stesso, il personale acquista scientemente, e anche senza volerlo, molte buone qualità: una economia più intensa, una dedizione al lavoro più spontanea e premurosa, maggior circospezione e attenzione al lavoro stesso, un maggior sentimento della propria responsabilità e un maggior interesse all'incremento e di buon nome dell'azienda. Così una partecipazione ragionevole rende il personale più contento e più abile e dà al capitale una remunerazione maggiore.

Per conseguire questi risultati la Commissione ritiene necessario che il sistema sia basato su principii generali che seguono:

1) La percentuale non dovrà mai figurare come una parte dello stipendio. Ciò deriva dal fatto che detta percentuale è di sua natura variabile e a seconda delle circostanze potrà anche essere nulla; lo stipendio invece non deve in nessun caso discendere al disotto del minimo necessario al bisogno d'un funzionario a seconda della propria condizione.

2) Il sistema avendo per iscopo di aumentare il reddito dell'azienda ferroviaria, non si concederà partecipazione se non quando gli utili abbiano raggiunto un determinato limite, che potrà essere fissato al 2 0|0 del capitale impiegato.

3) Al di là del limite anzidetto tutto il personale dell'azienda deve partecipare alla ripartizione degli utili, poichè tutti debbono contribuire a realizzare delle economie. Si avrà solo eccezione per gli avventizi lavocanti a giornata.

4) D'altra parte tutte le persone occupate nell'azienda non dovranno godere dello stesso compenso. La percentuale dovrà aumentare con l'importanza dell'impiego.

Finalmente per quanto si riferisce alle ferrovie dello Stato la Commissione rammenta che:

5) Queste non costituiscono un'impresa semplicemente economica e che abbia per solo scopo di produrre un massimo di reddito. Lasciando aumentare, sempre in proporzione del prodotto netto, la somma da ripartire si correrebbe il rischio di far mettere in prima linea, nella direzione dell'esercizio, le considerazioni economiche. Per ciò la ripartizione è stabilita in iscala decrescente dal 2 al 5 0|0 di reddito netto nella misura seguente:

50 0|0 degli utili per la parte di questi compresa fra il 2 e il 2.5 0|0 del capitale impiegato nell'azienda; il

30 0|0 dal 2.5 al 3; il 20 dal 3 al 3.5; il 10 dal 3.5 al 4 e finalmente il 5 dal 4 al 5; il tutto fino al valor massimo del 6 0|0 del capitale impiegato all'inizio dell'esercizio.

Il dividendo è suddiviso in 12,000 parti eguali, che sono poi ripartite fra le diverse classi di impiegati nel modo che or ora si accennerà.

Per dare un'idea dei risultati che si potranno avere con l'applicazione delle proposte anzidette riportiamo qui un esempio.

Si supponga un capitale impiegato di L. 300 milioni. Nessuna percentuale è ripartita finchè il prodotto netto non raggiunga il minimo di L. 6 milioni mentre

per un'eccedenza di	corrispondente il reddito di	il dividendo totale è di	e l'ammontare di ciascuna parte
L. 7,500,400	2.5 0|0	L. 750,000	L. 62,50
» 9,000,000	3.0 »	» 1,200,000	» 100,00
» 15,000,000	3.0 »	» 1,800,000	» 150,00

Il numero delle parti accordato a ciascun gruppo d'impiegati è sempre lo stesso; per es. i manovali hanno 1600 parti, i guardiani 1750, ecc.; per conseguenza è nell'interesse di ciascun gruppo di ridurre al minimo il numero degli operai che vi appartengono. Si è calcolato, in base all'organico attuale, per ciascuna persona,

della 1ª classe . . . . 1 parte
» 2ª » . . . . 1.5 parte
» 3ª » . . . . 2 parti
» 4ª » . . . . . . da 3 a 5 parti

Per le classi superiori (5ª e 6ª) l'assegnazione delle parti (da 3 a 40 a ciascun impiegato) si effettuerebbe secondo regole stabilite dal ministro. Così il compenso sarebbe approssimativamente di:

	per un reddito del 2.5 0|0	3 0|0	5 0|0
A un manovale	26.50	100	150
Al capo di una stazione di media importanza . . .	325.00	500	750
Ad un direttore	2500.00	4000	6000

È un po' difficile poter fare delle previsioni sull'esito che potrà avere questa riforma nell'amministrazione d'una azienda tanto complessa quale è quella ferroviaria, anche se semplificata dal fatto che proprietario ed esercente sono rappresentati dallo stesso ente: lo Stato.

Certo la riforma è ardita ed è un altro sintomo delle idee nuove che tendono a farsi sempre più strada.

Ravvisando nelle condizioni di esercizio delle strade ferrate danesi molti punti di somiglianza con quelle nostre, noi facciamo tanto più vivo l'augurio che le anzidette riforme rispondano allo scopo per cui sono proposte e siano di sprone ai nostri uomini di governo per istudiare il modo di rendere anche la nostra rete un fattore sempre più efficace dello sviluppo economico della nazione, e il suo esercizio rimuneratore degli enormi capitali che per le nostre ferrovie sono stati impiegati e si continuano ad impiegare.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DI STATO *IN PRUSSIA*

Presentando ultimamente alla Camera il progetto di bilancio pel 1903, il Ministro delle Finanze di Prussia, nel constatare un disavanzo di 37 milioni pel 1901 e di 35 milioni pel 1902 e la conseguente necessità di ricorrere ad un prestito di milioni 72.7 di marchi, ebbe a rilevare che le difficoltà della situazione finanziaria della Prussia sono dovute specialmente alla diminuzione dei proventi ferroviari.

Il conte di Bülow, facendo la loro parte in questo *deficit* alle difficoltà in cui versano l'agricoltura, l'industria ed il commercio, che naturalmente si ripercuotono sul traffico ferroviario, ed allo studio di limitare allo stretto necessario le spese dei diversi rami dell'Amministrazione, ebbe a soggiungere, che tanto dal punto di vista economico, che da quello di una politica finanziaria previdente, il Governo ha giudicato conveniente di non rifiutare alle grandi amministrazioni le risorse indispensabili per completare il loro materiale ed i loro impianti. E così ha giudicato suo debito di non restare addietro in quanto riguarda le ferrovie, anche di fronte ai risultati sfavorevoli del loro esercizio, e di fare l'occorrente per assicurare il buon funzionamento delle medesime e completare il loro materiale nella misura voluta.

Il dare i mezzi a ciò necessari porrà in pari tempo il Governo in condizioni di diminuire la disoccupazione in paese.

Sono del pari necessarie, egli aggiunse, delle grosse somme per completare il sistema delle ferrovie dello Stato e pel riscatto di diverse imprese private, per l'ampliamento di quella rete e pei bisogni delle ferrovie secondarie.

Queste dichiarazioni, osserva molto opportunamente la *Perseveranza*, sono una prova evidente non solo della instabilità che reca al bilancio l'esercizio di Stato, tanto più sensibile e dannosa perchè aggrava la situazione negli anni di depressione, ma ben anche degli impegni verso i quali lo Stato si trova attratto, vieppiù aggravando il bilancio quando imperversa una crisi economica e con essa la mancanza di lavoro. Da un lato le spese aumentano anche senza essere indispensabili e si creano debiti, dall'altro non si fanno ammortamenti di spese pel materiale il cui valore deperisce coll'uso, riuscendo con ciò unicamente ad ingrossare il Debito pubblico.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Nuova convenzione ferroviaria colla Società Adriatica.

Annunciasi che la Società per la Rete Adriatica ha presentato al Governo una proposta di convenzione per l'esercizio della Rete Adriatica, per la durata di sei anni, alle condizioni attuali, assumendo i lavori di completamento delle linee, con garanzia di interesse sul capitale investito pei lavori.

Ove questa Convenzione venisse conchiusa, il contratto fra il Governo e la Società scadrebbe un anno prima del tempo in cui il Governo potrebbe, volendo, riscattare le Ferrovie Meridionali, di proprietà ed esercite dall'Adriatica.

La Convenzione contiene pure la proposta per la durata di nove e un'altra per la durata di dodici anni, e naturalmente, a seconda che varia il limite del termine del contratto, mutano pure le condizioni che la Società propone.

><

Pel riscatto del Sempione.

L'*Agenzia telegrafica Svizzera* assicura che le difficoltà sorte nella recente conferenza tenuta a Roma fra i Delegati svizzeri e i nostri pel Sempione, non sono di molta importanza; ma non è possibile nell'interesse stesso di una pronta soluzione di dare ora spiegazioni precise.

Si può dire soltanto che per risolvere la questione non sarà neppur necessario un ritorno dei Delegati Svizzeri a Roma, potendosi definire le divergenze per via diplomatica.

>

La legge dei lavori pubblici.

Presieduta dal Sotto-Segretario di Stato, on. Niccolini, la Commissione, incaricata di studiare e proporre le mo-

dificazioni a quella parte della legge sui lavori pubblici che concerne le strade ferrate, ha finito di discutere la parte che riguarda la costruzione e l'esercizio delle ferrovie d'interesse generale, tanto le principali che le secondarie, ed ha rimandato alla seduta del 14 febbraio la parte che riguarda le ferrovie d'interesse locale, le espropriazioni e le tariffe.

><

Il servizio a P. V. e G. V. alla stazione di Portonaccio a Roma.

Sappiamo che si fanno attive pratiche perchè la stazione del Portonaccio, presso Roma, venga abilitata al servizio della grande e della piccola velocità. Ci si assicura che quella stazione potrebbe diventare centro di un importante movimento con grande utilità pel pubblico della Capitale. Ma per conseguire un tale intento occorrerebbe avanti tutto che si provvedesse al modo di mettere in conveniente comunicazione la stazione colla Città mediante una buona strada d'accesso come si è praticato per la stazione di Roma-Tuscolana.

Della stazione di Portonaccio potrebbe molto comodamente servirsi il quartiere di Porta Salaria e di Porta Pia che si estende fino a Ponte Nomentano, quartiere che si trova in continuo aumento di popolazione. In tal guisa si utilizzerebbe convenientemente una stazione che è costata tanti denari allo Stato e si alleggerirebbe lo scalo di Roma-Termini, che ne ha tanto bisogno, di buona parte dei trasporti in arrivo provenienti dalle linee di Firenze e di Ancona.

><

Il costo della Commissione per l'ordinamento ferroviario.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il decreto che preleva dalle spese impreviste del Ministero del Tesoro altre cinquantamila lire per la Commissione che studia le riforme delle strade ferrate. Così la Commissione finora costò 521,500 lire.

><

Nuove tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., per le spedizioni di un solo collo ciascuna. di peso fino a 20 chilogrammi.

Come dal R. Decreto in data 5 ottobre 1902, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* ed inserito nella *Raccolta Ufficiale delte Leggi e dei Decreti*, col giorno 1° febbraio p. v. andranno in vigore, in via di esperimento per due anni, le nuove tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., per le spedizioni di un sol collo ciascuna, di peso fino a 20 chilogrammi, in servizio interno delle Reti Adriatica e Mediterranea e cumulativo fra le Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, nonchè fra le grandi Reti, le ferrovie secondarie, le ferrovie Sarde (Reali e Secondarie), i laghi, le linee in esercizio speciale, la Navigazione Generale Italiana e le isole Capraja, Gorgona, Elba, Pianosa e Maddalena.

Le dette nuove tariffe speciali e le conseguenti aggiunte e modificazioni che saranno da introdursi nelle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti sono comprese nella nona appendice.

Coll'attivazione delle nuove tariffe n. 1 e 11 rimarranno abrogate:

a) L'attuale tariffa speciale n. 1, serie *A* e *B* (edizione settembre 1900);

b) La tariffa speciale n. 1 *bis* (edizione settembre 1900), applicabile, limitatamente pei percorsi delle grandi Reti, ai trasporti da ferrovia a ferrovia, da o per l'estero (ammessi alla nuova tariffa n. 1), ed a quelli da o per la linea Roma-Albano-Nettuno (ammessi alle nuove tariffe n. 1 e 11);

c) La tariffa speciale n. 1 del 1° luglio 1885, compresa nel volume della nomenclatura e delle tariffe speciali (edizione 16 maggio 1895) ed applicabile ai trasporti in servizio interno della linea Roma-Albano-Nettuno, pure ammessi alle nuove tariffe 1 e 11, nonchè, limitatamente pel percorso della linea stessa, ai trasporti in servizio cumulativo.

><

Siamo informati che, in seguito a sua domanda, la Società anonima per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, esercente della linea da Sondrio a Tirano, sarà provvisoriamente ammessa al servizio delle nuove tariffe speciali n. 1 e n. 11 pel trasporto dei piccoli colli, del peso fino a 20 chilogrammi.

Ci consta poi che la Società per la ferrovia da Massa Marittima a Follonica è stata officiata dal Ministero de. Lavori Pubblici a consentire di essere ammessa al seri vizio delle dette tariffe. A proposito delle quali sappiamo che è intendimento del Ministero stesso di estenderne la validità al maggior numero possibile di ferrovie secondarie e ciò nell'interesse tanto del pubblico che dell'azienda ferroviaria.

><

Servizio di corrispondenza fra le Secondarie Sarde e la Rete della Compagnia Reale.

Sappiamo che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde in pendenza delle trattative in corso colla Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna per modificare la vigente convenzione del servizio di corrispondenza fra le due Reti, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici, e questi vi avrebbe data la propria adesione, di attivare, in via di esperimento e per la durata di un anno, il servizio cumulativo fra le due linee della predetta Compagnia e quelle della Società delle Secondarie, con riserva di completare in seguito il lavoro di revisione della suaccennata convenzione che dovrebbe essere sottoposto all'approvazione superiore entro un termine determinato.

><

Per i trasporti di solfato di rame.

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha assicurato la Presidenza della Federazione italiana dei Consorzi agrari con sede a Piacenza, che anche in quest'anno saranno concesse dalle Amministrazioni ferroviarie, pei trasporti di acetato e solfato di rame, destinati all'agricoltura, le medesime facilitazioni accordate lo scorso anno e per l'identico periodo di tempo, salvo ben inteso ulteriori decisioni qualora venisse attuata la tariffa eccezionale, che ora trovasi allo studio, per i trasporti di concimi chimici e di preparati anticrittogamici.

><

Convenzione per il nuovo regolamento pei trasporti militari.

La Real Corte dei Conti ha ammesso a registrazione, in data del 23 corrente mese, il Decreto Reale in data del 12 dicembre 1902 di approvazione dell'atto addizionale alla convenzione 28 settembre 1882 pei trasporti militari. Perciò il nuovo regolamento pei trasporti medesimi, compilato in dipendenza della convenzione predetta potrà andare senz'altro in vigore col 1° febbraio p. v.

><

Tariffa speciale viaggiatori di 1ª classe sulla Arezzo-Fossato.

La Direzione dell'esercizio per la ferrovia da Arezzo a Fossato, allo scopo di formarsi un concetto certo se la riduzione a quattro centesimi per chilometro in 1ª classe possa mantenersi allo scopo di dare maggiore incremento al traffico dei viaggiatori su quella linea, ha chiesto ed ottenuto di continuare anche pel corrente anno l'esperimento della tariffa speciale dei biglietti viaggiatori di 1ª classe, già approvata per l'esercizio precedente.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi dalla stazione di Varano per quella di Ancona.

— La Società Mediterranea, dal 16 febbraio metterà in distribuzione nuovi biglietti di andata-ritorno fra Capua e Cassino e da Capua per Caserta e per Roma.

— La Società stessa, a partire dal 10 febbraio, istituirà in via d'esperimento, colla validità di 15 giorni, biglietti di andata-ritorno Firenze-Milano e Milano-Firenze, ai prezzi di L. 69.10 per la I classe, L. 48,70 per la II e L. 31.90 per la III.

— In seguito ad istanza dei Comuni interessati, l'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Carsoli per quella di Arsoli, e dalla stazione di Varano per quella di Ancona.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte)

Il 6 febbraio avrà luogo presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea la gara per la fornitura di piastre ordinarie intermedie occorrenti per le linee Voghera-Milano, Torino-Milano, Genova-Spezia e Roma Napoli.

(Contratti presentati all'approvazione del R. Ispettorato).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i seguenti contratti:

Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di 240 barre in acciaio per aghi da scambi, primo tipo riformato, e mod. n. 2, del peso totale di kg. 65,600;

Fonderia Milanese d'acciaio, di Milano, per la fornitura di 145 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso Robert, del peso di kg. 43,300.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aperte).

Il 13 febbraio p. v., alle ore 14 1|2, avrà luogo la gara per la provvista di macchine-utensili destinate al Deposito locomotive di Brescia.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 23 gennaio, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate dell'Adriatico, hanno avuto luogo le gare per la fornitura di 750 carri diversi. Concorsero 16 Ditte, e i lotti furono provvisoriamente aggiudicati nel modo seguente:

Officine Nazionali di Savigliano: 50 carri coperti, serie *G*, con freno a mano, al prezzo di L. 5875 caduno; 100 carri coperti, serie *G*, senza freno a mano, dei quali 50 a L. 5115 caduno e 50 a L. 5145; 25 carri scoperti a sponde alte, serie *ML*, con freno a mano, al prezzo di L. 4895 caduno;

Società Officine già Miani e Silvestri, Grondona, ecc., di Milano: 200 carri coperti, serie *G*, con freno a mano, a L. 5895 caduno; 200 carri coperti, serie *G*, senza freno a mano, a L. 5125 caduno;

Società Officine già Fratelli Diatto, di Torino: 50 carri coperti, serie *G*, con freno a mano, a L. 5885; 100 carri coperti, serie *G*, senza freno a mano, di cui 50 a L. 5120 e 50 a L. 5140; 25 carri scoperti a sponde alte, serie *ML*, a L. 4145 caduno.

— Il 26 gennaio, presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di terra e murari occorrenti per la costruzione della rimessa locomotive di Macerata. Delle 16 Ditte ammesse alla gara, 7 soltanto hanno presentato offerte di ribasso variabili dal 5.10 0|0 al 23.05, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Edoardo Angeloni col ribasso del 23.05 0|0.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di una bocca da incendio in prossimità del magazzino dei legnami nella stazione di Siena, L. 405.

Consolidamento del ponte sul fosso Camillo al km. 272.251 della linea Roma-Pisa, L. 720.

Acquisto ed impianto di una pompa a vapore, tipo Wortinghon, nel rifornitore della stazione di Ronco Scrivia, L. 1855.

Costruzione di una vasca sussidiaria al rifornitore nella stazione di Ronco-Scrivia, L. 7000.

Sistemazione del servizio merci nella stazione di Volterra sulla linea Cecina-Volterra, L. 15,100.

Lavori atti ad impedire le infiltrazioni d'acqua nelle cantine del fabbricato viaggiatori della stazione di Castelletto Ticino sulla linea Oleggio-Pino, L. 350.

Sistemazione degli scoli del piazzale esterno della stazione di Stradella, L. 780.

Impianto di pozzi tubolari con pompa ai caselli 52, 53 e 78 della linea Torino-Milano, L. 785.

Ricostruzione e consolidamento di un tratto del rivestimento della galleria Fey e costruzione di una cunetta murata in corrispondenza del precitato consolidamento sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, L. 10,000.

Costruzione di un muro di sottoscarpa a mare al km. 108.038.65 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, L. 4000.

Riparazione dei danni occasionati dalla piena del fiume Tora sulla linea Collesalvetti-Livorno, L. 200.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del fiume Tora fra i km. 318.600 e 320 della linea Collesalvetti-Livorno, L. 900.

Sistemazione delle acque piovane fra i km. 53.558 e 53.947 della linea Taranto-Brindisi, L. 14,200.

Costruzione di un pozzetto di assorbimento all'estremo della cunetta in muratura al piede della scarpata a destra del rilevato al km. 272.558 della linea Cancello-Avellino, L. 1000.

Consolidamento delle murature a valle del ponte sul torrente Fine al km. 297.852 della linea Roma-Pisa, L. 2350.

RETE ADRIATICA:

Lavori per sostituire alle travate metalliche dei ponticelli ai km. 92.853 e 101.153 della linea Roma Sulmona dei volti in muratura e per utilizzare dette travate

nel sottovia della luce di metri 3 al km. 115.659 della linea Roma-Firenze, L. 5050.

Costruzione di una briglia a valle del ponticello di luce di metri 5 al km. 39.216 della linea Roma-Firenze, L. 2000.

Impianto di 4 vasche da bagno nel fabbricato visitatori della stazione di Foggia, L. 1850.

Impianto di un dischetto fanale imperativo allo scambio che dalla prima linea immette nel binario tronco della stazione di Ascoli-Satriano, L. 37.

Sostituzione della stadera a ponte da 20 tonnellate esistente nella stazione di Prato coll'altra da 30 tonn., L. 6600.

Opere di difesa della ferrovia contro le alluvioni del fosso Cinquaglia al km. 137.798 della linea Orte-Falconara, L. 13,480.

Modificazione della distribuzione del servizio di vigilanza in relazione all'attuazione del servizio economico ed impianto della chiusura con sbarre manovrabili a distanza dei passaggi a livello ai km. 3.151, 7.044, 27.955, 37.217, 50.787, 84.791, 87.258, 88.299, 92,016, 93.649, 105.089 della linaa Bari-Taranto, L. 17.600.

Sistemazione del servizio dell'estinzione incendi nelle stazioni Mestre, Vicenza e Legnago, L. 4200.

Costruzione di un forno da pane nella stazione di Goriano Sicoli sulla linea Roma-Sulmona, L. 360.

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 135.352 e 135.545 della linea Bologna-Otranto, L. 1400.

Spostamento del deviatoio 41 ed applicazione di dischetti ad alcuni scambi della stazione di Brindisi superiore, L. 640.

Lavori per sistemare il servizio di estinzione incendi nelle stazioni di Terni, Spoleto, Foligno, Perugia, Fabriano, Iesi e Chiaravalle, L. 3250.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sgombro delle materie franate nella trincea di Rossano fra le stazioni di Narzole e di Cherasco, L. 5700.

Impianto della fermata di Dormeletto sulla linea Milano-Arona, L. 2730.

Esecuzione delle opere di difesa contro il fiume Tanaro e il torrente Rea in territorio di Monchiero, sulla linea Savona-Bra, L. 43,000.

Costruzione di una scogliera lungo la sponda destra del torrente Asse, fra i km. 257.439 e 257.510 della linea Montepescali-Asciano, L. 12,000.

Impianto di apparecchi per la prova dei coperchi dei veicoli presso la squadra rialzo di Voghera, L. 3900.

Consolidamento della trincea in frana al km. 147.368-147.663 della linea Eboli-Metaponto, L. 34,500.

Impianto di un apparecchio per la prova dei coperchi dei vagoni, nella stazione di Sampierdarena, L. 3300.

Consolidamento del muro di sostegno al km. 84.564-84.965 della linea Sampierdarena-Confine francese, lire 6700.

Collocamento in opera d'una gru da 3 tonnellate nella stazione di Arenzano, L. 1360.

Rete Adriatica:

Applicazione dell'illuminazione elettrica a 30 carrozze *ABRN* in costruzione, da adibirsi alle linee Valtellinesi, L. 57,405.

Sbancamento della frana manifestatasi a monte della ferrovia Bologna-Otranto, fra i km. 368.360 e 368.930, L. 8000.

Consolidamento della trincea fra i km. 45.664 e 45.745 della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, L. 550.

Sistemazione della gora attraversante il piazzale della stazione di Prato, L. 4000.

Rete Sicula:

Consolidamento della falda a monte della ferrovia Bicocca-Caldare e rimboschimento del terreno a valle della stessa, dal km. 151.820 al km. 151.980 nella stazione di Castrogiovanni, per L. 40,000, delle quali L. 37,500 per i lavori da appaltarsi.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nelle adunanze del 26 e 30 gennaio 1903).

Concessione di un compenso all'Impresa Cordara in dipendenza della fornitura della ghiaia per il completamento di risanamento della massicciata di alcuni tratti di binario nella stazione di Bologna.

Concessione di un compenso all'Impresa Greco in dipendenza dei lavori di consolidamento della casa cantoniera doppia al km. 11.375 della linea Valsavoia-Caltagirone.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Aversano per sistemare il servizio merci nella stazione di Benevento.

Concessione di un compenso all'Impresa Carnazza in dipendenza dei lavori di difesa della ferrovia Messina-Siracusa fra i km. 332.255 e 333.020.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Vigano per la costruzione di un sottopassaggio per gli arrivi nella stazione di Milano Centrale.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Ceci pel consolidamento di 4 manufatti sulla linea Roma-Sulmona.

Proposta per sostituire tubi in cemento armato ai ponticelli ai km. 41.381 e 41.617 della linea Termoli-Campobasso.

Provvedimenti per garantire la sicurezza dell'esercizio nel tratto fra i km. 122.483-122.662 della linea Eboli-Metaponto.

Attivazione del servizio viaggiatori sulla ferrovia marmifera di Carrara.

Proroga del noleggio di 1200 carri per la Rete Adriatica.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di un carro dinamometrico.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cadeo sulla linea Bologna-Piacenza.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cortona sulla linea Orte-Firenze.

Parziale condono della multa inflitta alla Ditta Ferrino per ritardata consegna di 200 copertoni da carri merci per la Rete Mediterranea.

Condono della multa inflitta alla Ditta Brai per ritardata ultimazione dei lavori di costruzione di una casa cantoniera doppia sulla linea Zollino-Gallipoli.

Condono della multa inflitta alle Ferriere di S. Giovanni Valdarno per ritardata consegna di piastre e caviglie per la Rete Adriatica.

Convenzione con la Ditta Palli per la costruzione di un muro di sostegno a distanza ridotta dalla ferrovia Milano-Vigevano.

Convenzione colla Ditta Macario per mantenere alcune opere costruite a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Convenzione colla signora Castelnovo-Caminada per im-

piantare una cancellata in ferro con zoccolo in muratura a distanza ridotta dalla ferrovia Milano-Chiasso.

Convenzione col signor Bartolomei per la costruzione di un capannone a distanza ridotta dalla ferrovia Arezzo-Fossato.

Prolungamento fino a Coriano della tramvia a vapore Verona-Albaredo.

Prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Arenzano, sulla linea Genova-Ventimiglia.

Convenzione colla Società delle Forze Idrauliche del Moncenisio per la concessione di attraversare con condutture elettriche la ferrovia Torino-Susa.

Sistemazione degli scoli d'acqua nella regione Campasso (Genova).

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in una sua recente adunanza, rispondendo ad un quesito sottopostogli dal Segretariato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici, in materia di *Espropriazione per pubblica utilità* (occupazioni temporanee, indennità concordate, ingerenza del Prefetto), ha espresso avviso che, anche nel caso di indennità bonariamente concordate per occupazione temporanea di fondi a causa di pubblica utilità, deve il Prefetto provvedere pel pagamento o pel deposito, come la legge prescrive per le occupazioni permanenti.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sappiamo che con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata disposta la proroga di validità della tariffa eccezionale n, 1007, piccola velocità, pei trasporti di piriti in partenza dalle stazioni di Follonica e di Gavorrano. La proroga è fissata fino al 30 giugno 1905.

Con questo provvedimento è stato eliminato il pericolo che i numerosi operai impiegati dalla Ditta Praga e C. nelle miniere di Gavorrano rimanessero senza lavoro, ciò che indubbiamente si sarebbe verificato qualora la tariffa eccezionale predetta fosse stata soppressa.

— La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del R. Governo il progetto di una tariffa per il trasporto diretto degli oggetti e delle merci in genere, in colli pesanti ciascuno non oltre i 20 chilogrammi, dall'Italia agli Stati esteri di oltremare o viceversa, in transito per porti italiani.

Il progetto di cui sopra riguarda la questione trattata in apposita conferenza tenuta nei giorni 6-8 novembre u. s. presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, alla quale presero parte i rappresentanti dell'Ispettorato medesimo, delle Società ferroviarie, del Ministero delle Poste e dei Telegrafi e del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, nella quale vennero concretate le basi della tariffa e delle condizioni per i trasporti di che trattasi.

La tariffa allegata al progetto suddetto è divisa in cinque parti cioè:

Tariffa A. Servizio coi porti del Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Rosso (Algeria, Arabia, Cipro, Creta, Egitto, Eritrea, Grecia, Malta, Marocco, Rumelia, Russia, Spagna, Tripolitania, Tunisia, Turchia Asiatica e Turchia Europea);

Tariffa B. Servizio coi porti dell'India, dell'Indocina e dell'estremo Oriente (Aden, Ceylan, China, Filippine, Giappone, Giava, India, Siam, Sumatra);

Tariffa C. Servizio coll'Australia (Adelaide, Freemantle, Melbourne, Sydney);

Tariffa D. Servizio con l'America del Nord (Stati Uniti, escluso il territorio dell'Alaska);

Tariffa E. Servizio con l'America del Sud (Argentina, Brasile, Paraguai, Uruguai).

Sappiamo che sono già in corso i provvedimenti di approvazione del progetto che si ha fiducia di attuare a partire dal 1° marzo p. v.

A proposito di questo nuovo servizio, ci risulta che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici di non avere alcuna difficoltà ad assumere sulla propria rete, ad esempio delle altre Amministrazioni ferroviarie, il trasporto delle merci considerate nel progetto presentato dalle grandi Reti, da stazioni appartenenti alle proprie linee con destinazione a località estere di oltremare, in transito per i porti di Cagliari e di Golfo Aranci e viceversa.

— L'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula, valendosi della facoltà concessale dall'avvertenza inserita nella tariffa locale n. 601, piccola velocità, relativa ai trasporti di vetrerie di fabbricazione nazionale, ha disposto per la estensione della tariffa locale medesima alla stazione di Treviso, ove la Ditta E. Lazzar e Compagnia, ha recentemente impiantata una fabbrica di vetrerie.

— Allo scopo di sempre più favorire l'industria nazionale, i Ministeri del Tesoro e delle Finanze hanno approvato la proposta fatta dal Ministero dei Lavori Pubblici (Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) per estendere alle spedizioni in partenza da Savona la tariffa locale n. 227, P. V., relativa ai trasporti di materiali componenti le ferrovie portatili.

Notizie Ferroviarie Italiane

Direttissima Bologna-Firenze. — E' stato trasmesso alla Commissione incaricata dello studio sulla direttissima Bologna-Firenze, il progetto studiato dall'ing. Malagodi di Bologna per conto del Comitato intercomunale dei sindaci dell'Appennino tosco-bolognese.

Sappiamo anche che l'ing. Durati di Bologna ha studiato un progetto per creare una considerevole forza idraulica per l'esercizio a trazione elettrica dell'attuale linea di Bologna-Firenze, utilizzandola anche in aumento dell'acquedotto di Bologna.

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino. — Il deputato Sacchi, quale presidente del Consorzio ferroviario Cremona-Borgo S Donnino, ha presentato domanda al Governo per la concessione e l'esercizio di questa ferrovia, con un sussidio chilometrico di L. 3000 per 70 anni, esteso anche al tratto già costrutto dallo Stato, che comprende il gran ponte sul Po presso Cremona.

Ferrovia Albenga-Garessio. — Ebbe luogo ad Albenga un numeroso comizio, a cui erano presenti le rappresentanze di quasi tutti i Comuni del circondario, per promuovere una agitazione per una linea ferroviaria Albenga-Garessio.

Il capitano di stato maggiore Enrico Caviglia dimostrò quanto questa sia meno costosa e più breve della Oneglia-Ormea e quanto sia vantaggiosa; l'avv. Celesia di Alassio invitò i presenti ad addivenire alla costituzione di un comitato, il quale si occupi seriamente e con energia di questa pratica di vitale interesse; e su proposta del cav. Sacconi, sindaco di Finalmarina, tale comitato sarà composto dei sindaci e delle più cospicue personalità del circondario.

Ferrovia Viterbo-Corneto Tarquinia per Toscanella. — La concessione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Viterbo a Corneto Tarquinia per Toscanella domandata da un consorzio, con una spesa di L. 7,266,134, e con un sussidio di L. 5000 al chilometro per 70 anni, ridotto dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate a L. 3600 per 35 anni, furono sottoposti al Consiglio di Stato, il quale ha opinato che, tenendo conto delle avvertenze del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in ordine al progetto e alla sua esecuzione: 1) che si possa concedere al Consorzio la costruzione e l'esercizio della linea da Viterbo a Corneto Tarquinia per Toscanella col sussidio di L. 3600 per 35 anni, con che però, prima della concessione sia accertata la reale sussistenza del concorso degli enti locali; 2) che si possa approvare il disegno di convenzione e di capitolato per la suddetta concessione.

Ferrovia Civitavecchia-Orte. — Nella seduta di ieri l'altro il Consiglio provinciale di Roma discusse, fra altro, sulla domanda del Comitato promotore per la costruzione della ferrovia Civitavecchia-Orte, affinchè la Provincia concorra nelle spese di costruzione con un sussidio chilometrico.

Dopo che il presidente della Deputazione provinciale, principe Borghese, ebbe dichiarato che la Deputazione, preoccupata delle condizioni del bilancio, non può non andare cauta nel pronunziarsi sulle concessioni del sussidio domandato, di fronte specialmente ad altre simili richieste, e che perciò propone la nomina di una Commissione che studi tutto il complesso problema ferroviario, sorse in proposito lunga e vivace discussione che si chiuse con l'approvazione di un ordine del giorno presentato dal consigliere Ludovisi, col quale si proponeva che il Consiglio nominasse una Commissione di 5 membri che esamini e studi, in concorso con la Deputazione, le proposte di sussidio per la costruzione di nuove linee ferroviarie, in relazione anche al bilancio provinciale, con incarico di riferire al Consiglio nel termine di mesi tre, e si deferiva al presidente la nomina della Commissione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 gennaio 1903.* — Nella decade 11-20 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,725,848.13, con un aumento di L. 16,758.65 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 gennaio 1903 si ragguaglia a L. 88,010,270.03, presentando un aumento di L. 2,953,501.13 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 gennaio 1903.* — Nella decade 1°-10 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 315,120, e presentano una diminuzione di L. 7239 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 gennaio 1903 ammontano a L. 6,840,561, con un aumento di L. 183,554 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie elettriche. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sezione prima, ha dato parere favorevole ai progetti per la tramvia elettrica Napoli-Arzano-Grumo Nevano-Cassandra-S. Antonio; per la tramvia elettrica Grumo Nevano-Frattamaggiore per la modificazione a trazione elettrica della funicolare Vesuviana, e per la tramvia elettrica da Genova alla Certosa di Rivarolo, evitando così il passaggio per Sampierdarena.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti complessivi dell'anno 1902.* — Il movimento complessivo nel passato anno 1902 fu il seguente: Passeggieri trasportati 2,763,893 (1901 2,627,409), introito franchi 8,098,753.89 (franchi 8,006,230.52); bagagli e cadaveri tonn. 8,781 (tonn. 8,770), introito fr. 777,448.59 (fr. 761,532.55); animali capi 171,023 (capi 136,592), introito fr. 580.998.71 (franchi 484,162.13); merce trasportata tonn. 1,057,732 (tonnellate 984,264), introito fr. 10,783,036.08 (fr. 10,519,980.88); introito complessivo fr. 20,240,237.27 (fr. 19,771,906.08), ossia fr. 73,334.18 (fr. 71,637.34), in media per chilometro. Introiti da fonti diverse fr. 940,575.38 (fr. 956,585.98). Introito totale fr. 21,180,822.65 (fr. 20,727,930.04).

Le spese d'esercizio nel passato anno, non comprese quelle per rinnovazione della linea e del materiale rotante, che sono bonificate dal fondo rinnovazioni, essendo state in complesso di fr. 11,266,203.88 (fr. 11,167,409.98), ossia fr. 40,819.54 (fr. 40,461.62) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 9,914,618.77 (fr. 9,560,520.06), ossia un maggior introito approssimativo, le cifre degli ultimi tre mesi non essendo definitive, in confronto al 1091 di fr. 354,098.71.

Ferrovie Francesi. — Secondo il progetto di bilancio pel 1903 presentato alla Camera del Ministro dei Lavori Pubblici, nel corrente anno si dovrebbero aprire all'esercizio le seguenti linee:

Est. — Rambeviller a Bruyères (23 km.), Provins a Esternay (29 km.), Esbly a Crecy (10 km.).

Ovest. — Massac a Ploermel (50 km.).

Orléans. — La Châtre-Argentan (44 km.), Pithievers a Beaune-la-Rolande (20 km.), Uzerche a Tulle (33 km.), Tulle ad Argentat (30 km.), Seilhac a Treignac (28 km.).

P.-L.-M. — Salon alla Calade (32 km.).

Mezzogiorno. — Saint-Girons alla Bastide-de-Sérou (29 chilometri), Castelsarrasin a Beaumont de-Lomagne (26 km.). Bazas a Bergome (36 km.), Lavelanet a Chalabre (18 chilometri).

Il Ministro dei Lavori Pubblici domanda poi d'intraprendere la costruzione delle nuove linee seguenti:

Orléans — Magnac-Laval a Dorat (6 km.).

Mezzogiorno. — Combriers a Cruzy (20 km.), Saint-Girons a Oust (17 km.), Saint-Juéry a Saint Affrique (68 chilometri).

Stato. — Saint-Jean-d'Angely a Saujon per Saintes (50 chilometri).

Se il Parlamento ratifica le proposte del Ministro, la rete ferroviaria francese sarà dunque aumentata fra poco di 2290 chilometri, vale a dire di circa un quinto.

Ferrovia dal Capo al Cairo. — Alcuni gruppi di finanzieri hanno preso tutta la parte non emessa delle obbligazioni 4 0|0 delle ferrovie rodesiane, di cui la cifra globale giunge a sterline 6,250,000. Ora si conferma che questa transazione darà alla Compagnia disponibilità sufficiente per prolungare la linea dal Capo al Cairo sino al Nord dello Zambese, in prossimità dei territori delle Compagnie « Northern » e « Rhodesian Copper ».

La rete rodesiana, la cui lunghezza è ora di 886 miglia, sarà di 1600 miglia quando le linee progettate saranno costruite.

Notizie Diverse

Disastro ferroviario nella Nuova Yersey. — Uno scontro fra due treni è avvenuto a New-York, il 28 corrente presso Gracenand (New Yersey) fra un treno *omnibus* ed un *express.*

Il primo era partito iersera alle 9,45, cioè un quarto d'ora prima dell'*express*, il quale doveva raggiungerlo, e

sorpassarlo poco dopo Gracenand. Però, a causa dell'ingombro della linea, il treno *omnibus* ricevette l'ordine di continuare la strada sullo stesso binario dell'*express* fino a Dunellin, ove è un binario di smistamento.

Qualche minuto dopo che ebbe ricevuto quest'ordine, il treno *omnibus* dovè fermarsi a causa del riscaldamento delle assi delle ruote e non riprese il cammino che nel momento preciso in cui avrebbe dovuto giungere a Dunellin. Si era appena mosso quando l'*express*, che viaggiava alla velocità di 120 km. all'ora, raggiunse il vagone di coda che fu schiacciato con i due susseguenti.

I vagoni entrarono l'uno nell'altro e seppellirono sotto le macerie un centinaio di persone, fra morti e feriti.

Qualche minuto dopo, un vagone, trovandosi a contatto con la macchina dell'*express*, prese fuoco.

I viaggiatori dell'*express* e quelli che si trovavano nei vagoni dell'*omnibus* rimasti intatti, discesero per soccorrere i feriti, che erano seppelliti sotto le macerie e circondati dalle fiamme, e mandavano strazianti grida di dolore e di spavento.

Un medico, che si trovava fra i viaggiatori rimasti incolumi, e che era accorso in aiuto dei feriti, per liberare uno che aveva un piede stretto fra i rottami, glielo amputò presso la caviglia.

Un gran numero di feriti supplicavano i viaggiatori incolumi di ucciderli per por fine alle loro inerarrabili sofferenze.

Dal vagone di coda sono stati estratti otto cadaveri; sotto il vagone che si è incendiato sono stati trovati i resti carbonizzati ed assolutamente irriconoscibili di 17 persone.

Lo spegnimento del fuoco è stato operato dai pompieri accorsi dalla vicina città.

Il responsabile dell'immane disastro sarebbe il macchinista dell'*express* il quale fu ferito mortalmente e prima di morire dichiarò che aveva visto la via chiusa ma che credeva che gli fosse data subito la via libera e perciò non arrestò il treno.

Giunge poi notizia di un'altra catastrofe ferroviaria nello Stato d'Arizona, ove avvenne lo scontro di due treni passeggieri. Si sono già trovati dieci cadaveri; ma si teme vi sia un maggior numero di vittime.

Nello stesso giorno avvenne un terzo scontro nell'Illinois, con tre morti e dodici feriti.

Il canale di Panama. — Il trattato sottoposto in questi giorni al Senato di Washington e relativo alla costruzione del canale di Panama, è quello compilato dagli Stati Uniti alcuni mesi or sono.

Gli Stati Uniti acquistano in forza di esso la proprietà e l'esercizio del canale per la durata di cento anni, prorogabile a loro piacere.

La Colombia non fa obbiezione al controllo degli Stati Uniti sulle acque colombiane intorno a Colon ed a Panama, nella misura necessaria per la utilizzazione completa del canale. Gli Stati Uniti percepiranno i diritti di tonnellaggio, in compenso delle annualità che dovranno versare alla Colombia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Ascoli Piceno (7 febbraio, ore 11, un. def.). — Appalto dei lavori da muratore, terrazziere, scalpellino e selcino per la costruzione di una caserma per la truppa, per L. 116,420.10. Dep. provv. L. 8000. Cauz. L. 12,000.

Municipio di Collesalvetti (Pisa) (9 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di conduttura dell'acqua potabile dal Casello, km. 319.204, nelle vicinanze di quel capoluogo, per le frazioni di Guasticce e Stagno, per L. 62,317.64. Documenti 8 febbraio. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Campagnano di Roma (9 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione e provvista di materiali e mezzi d'opera occorrenti per il muraglione di sostegno nel piazzale fuori la porta di quel paese, lungo la strada provinciale, provv. agg. al sig. Crisanti Bernardino, col ribasso del 16 0[0 su L. 18,819.77.

Municipio di Lanzo (Torino) (9 febbraio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero, per L. 27,532.58. Dep. provv. L. 1000 e L. 400 per spese. Cauz. L. 3000. Fatali 25 febbraio, ore 12.

Municipio di Alessandria (10 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di finimento del nuovo cavo del canale Carlo Alberto nelle parti ove è rimasto incompiuto quando se ne spostò la sede; nonchè lavori e provviste, consistenti in casseri di legno, muri di rivestimento, muratura di rabbecciamento, scavi, selciati ed altre opere murarie ed in legno, per complessive L. 12,400. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 1500. Fatali 25 febbraio, ore 10.

Società Comunale del Tiro a segno nazionale di Castignano (Ascoli Piceno) (10 febbraio ore 11, defin.). — Appalto dei lavori di costruzione del campo aperto di tiro a segno in Castignano, per L. 7150, provvisoriamente aggiudicato prima al signor Gabrielli Enrico, di Rotella, col ribasso dell'1.846 0[0, poi al signor Giuseppe Tamanti, domiciliato a Rotella, col ribasso del 5 0[0 su L. 7150. Resta in facoltà dell'Amministrazione di aumentare i lavori di oltre un quinto.

Municipio di Torino (10 febbraio, ore 14). — Appalto del mantenimento e sistemazione delle strade di pianura a carico del Municipio, per l'inaffiamento del suolo pubblico ed altri servizi di nolo, in due lotti e per annue L. 30,000 per ogni lotto. Dep. provv. L. 10,000. Dep. spese L. 4500 per ogni lotto. Cauz. un quarto del canone annuo. Fatali 28 febbraio, ore 11.

Ufficio del Registro Atti Giudiziari e del Demanio di Pavia (11 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la sistemazione di una parte dei tetti coprenti il fabbricato demaniale « La Dogana » in Pavia, per L. 11,750. Dep. provv. L. 800. Fatali 26 febbraio. Consegna lavori 70 giorni.

Direzione Genio Militare di Salerno (12 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di un capannone scuderia per cavalle fattrici, e di una tettoia per foraggi, nella regione Scanno della tenuta del deposito allevamento cavalli di Persano, per L. 40,000. Dep. L. 4000. Ultimazione lavori giorni 200. Documenti fino 9 febbraio.

Direzione del Genio Militare di Roma (12 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori per la trasformazione a scuderia di un tratto di tettoia nella caserma Castro Pretorio, per L. 7300. Cauz. L. 730. Consegna lavori 60 giorni. Docum. 8 febbraio.

Municipio di Torino (12 febbraio, ore 14). — Appalto della manutenzione e sistemazione dei corsi, vie, giardini, luoghi di passeggio e parchi della città ai quali deve il Municipio provvedere, nonchè per la sistemazione delle nuove vie e corsi che il Municipio riservasse di affidare al deliberatario, ad eccezione delle parti sistemate a selciato, per annue L. 40,000. Dep. provv. L. 10,000. Dep. spese L. 4500. Cauz. un quarto del canone annuo. Fatali 28 febbraio, ore 11.

R. Prefettura di Messina (14 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti al consolidamento di alcuni tratti di strada in contrada Mancusa e per la costruzione di briglie necessarie a garantire le opere stradali lungo il tronco da Passo Pisciaro a Sella Mandrazzi della strada nazionale n. 72, per L. 55,600. Dep. provv. L. 200. Consegna lavori 12 mesi. Docum. 6 febbraio.

Deputazione Provinciale di Udine (14 febbraio, ore 14.15, un.). — Appalto dei lavori e forniture per la manutenzione delle strade provinciali dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1907, per annue L. 2049.82 la strada Spilimbergo-Magiano; dep. provv. L. 250; cauz. 1[5 canone annuo; per annue L. 7072.50 la strada Pontebbana: dep. provv. L. 700; cauz. 1[5 canone annuo; per annue L. 4583.90 la strada di Cividale, di m. 15,000; dep. provv. L. 450; cauz. 1[5 canone annuo.

Amministrazione Provinciale di Calabria Citeriore, Cosenza (16 febbraio, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti durante un sessennio dal 1° aprile 1903, per la manutenzione della strada ex-nazionale, tronco dall'abitato di Cosenza a quello di Tarsia, di m. 441.38; e del tronco della strada provinciale n. 115, dall'innesto con l'ex-nazionale nei pressi della stazione ferroviaria di Rende-S. Fili al ponte Crati, di m. 1760; nonchè per la costruzione e manutenzione di caselli cantonieri, per annue L. 16,549.60. Dep. provv. L. 4960. Dep. spese L. 1400. Docum. 14 febbraio.

R. Prefettura di Messina (18 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di riparazione delle opere di condotta delle acque da costa franosa a monte del ponticello n. 71, lungo il tronco da Sella Mandrazzi alla provinciale per la marina, in contrada Salice, della provinciale n. 72, Randazzo-Milazzo, per L. 36,256.36. Dep. L. 1000. Docum. sino al 6 febbraio.

R. Prefettura di Campobasso (21 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al consolidamento e sistemazione del settimo tronco della strada provinciale n. 40, compreso tra l'abitato di Sant'Elia a Pianisi e la già comunale di Colletorto in provincia di Campobasso, per complessive L. 118,250. Dep. provv. L. 5000. Cauz. decimo. Consegna lavori mesi 12. Offerte 20 febbraio. Docum. 13 febbraio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Genova (14 febbraio, ore 15, unica). — Fornitura di kg. 8662 di acciaio dolce in verghe, a L. 0.50, L. 4331. Dep. provv. L. 434. Consegna 40 giorni.

— (20 febbraio, ore 15, unica). — Fornitura di kg. 10,203 di ferro in verghe, a L. 0.40; kg. 667 in verghe cavo, a L. 1; kg. 1130 scelto in lamiera sottile, a L. 0.50, totale L. 7706.55. Dep. provv. L. 771. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (26 febbraio, ore 11). — Fornitura degli oggetti di bronzo e di ottone lavorati occorrenti alla regia nave « B. Brin », per L. 50,000. Cauz. L. 5000. Dep. spese L. 1300. Fatali 26 marzo, ore 12. Risultati d'asta 2 marzo, ore 12. Docum. 14 febbraio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Gennaio 24	Gennaio 31
Azioni Ferrovie Biella	L.	543	560
» » Mediterranee	»	464.50	473
» » Meridionali	»	684.50	699.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	430	433.50
» » » (2ª »)	»	429	415
» » Secondarie Sarde	»	238.50	236
» » Sicule	»	648	670
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D*	»	347.75	348
» » Cuneo 3 0/0	»	363	365
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	»	100.50	100.50
» » Mediterranee 4 0/0	»	506	505.50
» » Meridionali	»	347	347
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	316	318
» » » 2ª emiss.	»	314	315
» » Sarde, serie *A*	»	347.50	350
» » » serie *B*	»	347.50	350
» » » 1879	»	347.50	350
» » Savona	»	363	365
» » Secondarie Sarde	»	506	507.00
» » Sicule 40/0 oro	»	508	510
» » Tirreno	»	507	507.50
» » Vittorio Emanuele	»	367	369.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *19ª Decade — Dal 1° al 10 Gennaio 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	89,873.00	1,259.00	14,330.00	118,910.00	5,381.00	229,753.00	618.00	372.00
1902	79,599.00	2,635.00	24,898.00	131,848.00	5,381.00	243,361.00	618.00	394.00
Differenze nel 1903	+ 10,274.00	— 376.00	— 10.568.00	— 12,938.00	=	— 13,008.00	»	— 22.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 GENNAIO 1903.								
1902-903	1,987,384.00	44,876.00	353,790.00	2,826,773.00	31,811.00	5,244,634.00	618.00	8.486.00
1901-902	1,866,747.00	42,753.00	367,496.00	2,836,602.00	29,785.00	5,143,383.00	618.00	8.323.00
Differenze nel 1902-903	+ 120,637.00	+ 2,123.00	— 13,706.00	— 9,829.00	+ 2,026.00	+ 101,251.00	»	+ 163.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	27,339.00	456.00	14,575.00	24,495.00	2,272.00	69,137.00	482.00	143.00
1902	29,024.00	461.00	17,461.00	24,752.00	340.00	72,038.00	482.00	149.00
Differenze nel 1903	— 1,685.00	— 5.00	— 2,886.00	— 257.00	+ 1,932.00	— 2,901.00	»	— 6.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 GENNAIO 1903.								
1902-903	719,604.00	13,942.00	186,546.00	491,000.00	8,130.00	1,419,222.00	482.00	2,944.00
1901-902	708,474.00	14,401.00	182,378.00	469,270.00	5,553.00	1,375,076.00	482.00	2,853.00
Differenze nel 1902-903	+ 16,130.00	— 459.00	+ 4,168.00	+ 21,730.00	+ 2,577.00	+ 44,146.00	»	+ 91.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	7,478.00	134.00	1,837.00	6,781.00	»	16,230.00	28.00	706.00
1902	3,240.00	165.00	1,740.00	2,415.00	»	7,560.00	28.00	329.00
Differenze nel 1903	+ 4,238.00	— 31.00	+ 97.00	+ 4,366.00	»	+ 8,670.00	»	+ 377.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 GENNAIO 1903.								
1902-903	92,851.00	3,653.00	23,119.00	57,051.00	31,00	176,705.00	28.00	7,658.00
1901-902	78,398.00	3,538.00	21,648.00	34,933.00	31,00	138,548.00	28.00	6,024.00
Differenze nel 1902-903	+ 14,453.00	+ 115.00	+ 1,471.00	+ 22,118.00	»	+ 38,157.00	»	+ 1,659.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 28 p.	7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 07 p.	8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 30 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W. R. (A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pastori Dirett. prop. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 7 Febbraio 1903. NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA .... L.	20	11	6
PER L'ESTERO .... »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL CONSORZIO AUTONOMO
PER IL PORTO DI GENOVA

Il Piano finanziario.

Pubblichiamo, come abbiamo annunziato nel numero precedente, il *Piano finanziario del Consorzio* contemplato nel progetto di legge per l'autonomia del Porto di Genova, approvato dal Parlamento (*vedi articolo seguente*).

Avvertenze preliminari e illustrative. — Per poter opinare se, anche dopo le variazioni organiche apportate dalla Camera dei deputati, il costituendo Consorzio per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova sarà in grado di funzionare regolarmente e raggiungere gli scopi voluti, sopperendo col patrimonio e coi cespiti attribuitigli ai correlativi oneri impostigli, giova esaminare lo svolgimento di un piano finanziario, adattato ai termini ed alle basi fissati nel presente disegno di legge.

Si prendono pertanto a guida l'ordinamento ed il piano finanziario elaborati dalla Commissione del 1899, ed accettati anche, nella loro struttura, nella relazione alla Camera dei deputati per la seduta del 21 aprile 1902 procedendo ad opportuni confronti ed esami sintetici dei singoli titoli d'introiti e di spese e si ragguaglia il piano predetto che doveva attuarsi nell'anno 1899 all'attivazione della presente legge, cioè al 1904.

Non occorre qui procedere ad un esame minuto ed analitico dei capitoli di ogni titolo e ad un confronto delle spese per le opere costruende secondo il progetto tecnico informativo delle relazioni della Commissione del 1899, e secondo il progetto dell'ing. Inglese, il solo ora ammesso.

Nè tampoco occorre di stabilire esattamente quanto, in esecuzione della legge 2 agosto 1897, sia già stato percepito dal comune di Genova e quanto speso nelle opere contemplate dalla legge medesima nel periodo 1899-1903.

Rispetto al quinquennio 1899-1903 si osserva anzitutto e confortevolmente essersi verificate le previsioni di progressivo aumento del tonnellaggio annuo di merci sbarcate ed imbarcate, ciò che è arra di attendibilità per ulteriore seguito delle previsioni stesse.

Si nota poi, agli effetti dei confronti col congenere prospetto allegato alla relazione della Commissione del 1899, che si prende ora in esame solo il triennio 1901-903, perchè solo nel 1901 cominciò ad avere pieno effetto la citata legge 2 agosto 1897.

In tale periodo, il gettito delle sovratasse d'ancoraggio è valutato in L. 765,000 complessive, prodotte dall'applicazione dell'attuale aliquota contenuta in sole L. 0.05 per tonnellata di stazza in approdo in confronto al massimo di L. 0.10, per legge imponibile.

Le spese portuali e ferroviarie contemplate dalla legge 2 agosto 1897, si sono, con criteri di larga approssimazione, valutate essere L. 12,500,000 coperte da L. 3,000,000 di concorso del R. Governo, come dalla legge stabilito e da L. 10,000,000 di anticipazione da parte delle Banche.

Con questo sistema si lasciano libere due soluzioni al quesito della pratica surrogazione del Consorzio sia al Governo sia al municipio di Genova nei vantaggi ed oneri della legge 2 agosto 1897 e delle convenzioni stipulate cogli Istituti bancari in base alle medesime.

E così si potrà optare per il sistema di surroga con decorrenza dal giorno d'attuazione della presente legge o per quello di surroga con effetto retroattivo in tutte le attività e passività già maturate.

Quest'ultimo sistema, se può sembrare non intieramente consono alla lettera dell'art. 9, n. 1, della presente legge che deferisce al Consorzio la disponibilità e l'amministrazione del *residuo* dei fondi stanziati con la legge 2 agosto 1897, può peraltro permettere una semplice, completa e speditiva liquidazione dei rapporti fra surrogante e surrogati. Come calcolo di previsione gli effetti dei due sistemi non possono portare a divari.

Il piano finanziario del Consorzio — seconda parte del prospetto — si inizia coll'anno 1904, ritenuto come la data più probabile dell'attuazione della presente legge. Rispetto al complesso dell'unito piano finanziario, è necessario esporre una speciale avvertenza, prima di addentrarci nella esplicazione dei singoli elementi onde è costituito. Nella parte concernente le spese poste a carico del Consorzio, non è tenuto conto delle somme che saranno necessarie per gli impianti ferroviari snlle calate, poichè la spesa di L. 45,000,000, calcolata dal progetto tecnico dell'ing. In-

glese, si riferisce solo alle opere di carattere strettamente marittimo. Nella impossibilità di esporre per ciò fin da ora, una cifra attendibile, è parso che potesse farsi astrazione da tale dato, tanto più che v'è fondato motivo di ritenere che le somme occorrenti all'esecuzione degli impianti accennati non saranno per raggiungere un ammontare molto considerevole. Ma poichè quel criterio di prudenza che si è voluto seguire in ogni parte dei seguenti calcoli consigliava a non lasciare senza adeguato compenso tale lacuna del preventivo di spesa, è parso opportuno di escludere dalla previsione degli introiti una parte, che risulta pure ragguardevole, quella cioè costituita dai contributi che gli enti interessati debbono ancora corrispondere per le spese dipendenti dalla legge del 2 agosto 1897, contributi che, per l'art. 10 della legge, saranno dovuti al Consorzio.

Il traffico portuario o meglio il tonnellaggio delle merci per l'anno 1901, è quello che risulta dalle statistiche e che, come fu già rilevato, collima colle previsioni della Commissione del 1899; ond'è che per gli anni successivi progredisce e rimane poi stazionario a partire dal 1920, secondo le ormai attendibili previsioni stesse.

Lo svolgimento delle opere portuarie, nel periodo primordiate del Consorzio, seguirebbe con doppio ordine: uno, il completamento dei lavori previsti dalla legge 2 agosto 1897, l'altro, l'esecuzione in un dodicennio dei lavori di ampliamento e sistemazione del porto, contemplati dal progetto informativo della presente legge.

A tale compito si erogano i fondi seguenti, provenienti da:

1) Rimborsi dal Governo, di cui l'art. 13 della presente legge;

2) Introiti diversi, che vennero mantenuti nelle stesse misure valutate dalla Commissione del 1899; per quanto sia da reputarsi che attualmente ed in futuro gli introiti medesimi abbiano ed avranno ben maggiore consistenza, dato il maggiore valore locativo delle aree, nonchè la maggior ricerca di concessioni per impianti vari, onde un rialzo nei prezzi dei relativi canoni;

3) Concorso del Governo, agli effetti della legge 2 agosto 1897 ed in ragione di un milione all'anno sino a tutto il 1917 e di mezzo milione del 1918;

4) Concorso degli enti interessati, di cui l'art. 12 della presente legge, ripartito come nel piano della Commissione del 1899 e limitato al solo 10 per cento a termini dell'articolo medesimo;

5) Prestiti ed operazioni finanziarie.

Come già dalla Commissione del 1899, così anche ora si parte dall'ipotesi di ricorrere, sin dall'inizio, ad un prestito, per far fronte alle spese gravanti il Consorzio per l'esecuzione delle nuove opere portuarie.

Il prestito potrebbe essere fatto con emissione graduale di 78,000 obbligazioni del valore nominale di L. 500 ciascuna ed effettivo d'emissione di L. 475, cioè con un premio di L. 25 che col lauto interesse garantito del 4 per cento netto, dovrebbe assicurare l'esito e l'immediato assorbimento delle obbligazioni.

Una considerazione da tenere in gran conto, a questo proposito, è che, mentre col calcolare unicamente sulla emissione di prestiti noi ammettiamo, per misura di prudenza, la ipotesi più sfavorevole, v'è da esser certi che, in pratica, il Consorzio procurerà invece di tenersi il più possibile lontano dalla adozione di tale mezzo, e provvederà con mutui alle esigenze del suo bilancio, per ottenere così i seguenti notevoli benefici:

a) Di evitare le spese e le provvigioni per l'emissione del prestito, delle quali la Commissione del 1899 calcolava l'ammontare a L. 25 per ogni obbligazione di 500 lire;

b) Di corrispondere un interesse più mite;

c) Di risparmiare le tasse di circolazione;

6) Residuo di anticipazioni delle Banche, di cui la legge del 2 agosto 1897, valutato nella cifra di un milione da prelevarsi nel primo anno di funzionamento del Consorzio, nel quale continuerà il compimento dei lavori previsti dalla legge, medesima;

7) Contribuzioni imponibili per integrare le attività del Consorzio, le quali altrimenti sarebbero insufficienti a sopperire a tutte le passività.

Seguendo il principio economico di limitare l'imposizione di congeneri tasse, si presume, per un primo periodo primordiale, applicabili soltanto le sovratasse d'ancoraggio giusta la legge 2 agosto 1897 aumentandone l'aliquota dai 5 centesimi attuali al massimo di 10 centesimi per tonnellata di stazza in approdo.

Il gettito di tale tassa andrà, bene inteso, devoluto al Consorzio, quale surrogante il Governo, come è detto anche esplicitamente nella Relazione ministeriale della presente legge.

Trascorso il predetto periodo primordiale e mentre da una parte occorreranno al Consorzio maggiori attività per bastare alle crescenti spese pei nuovi lavori, il commercio dall'altra parte beneficierà delle opere ed impianti già compiuti e degli effetti tutti che ne conseguono direttamente e mediatamente, ond'è lecito chiedergli correlativamente un maggiore contributo, ora che esso è in grado di conferirlo, senza troppo sensibile proprio aggravio.

E pertanto mentre cesserebbe l'imposizione della sovratassa d'ancoraggio portata dalla legge 2 agosto 1897, vi si sostituirebbe la tassa sulla tonnellata di merce sbarcata ed imbarcata, che il Consorzio avrebbe facoltà d'imporre e percepire in forza dell'art. 10 della legge.

Per un primo quadriennio tale tassa sarebbe limitata a misura corrispondente ad una media di 20 centesimi per tonnellata su tutte le merci imbarcate o sbarcate. Successivamente si eleverebbe sino a corrispondere ad una media di 30 centesimi, sopportabile dalla merce, la quale correlativamente verrebbe a fruire dei vantaggi creati dalle maggiori opere già compiute.

La Commissione del 1899 portava tale tassa sino ad un massimo di L. 0.35 per tonn., ed a tale massimo ancora si potrebbe salire, allorchè, non verificandosi tutte le previsioni, o per altri casi imprevisti, occorressero maggiori attività al Consorzio, il quale appunto potrebbe così ricorrere al fondo delle contribuzioni imponibili, cui pertanto si attribuisce la funzione di eventuale integratore del bilancio consorziale.

Le passività gravanti il Consorzio possono, come nel progetto del 1899, imputarsi ai titoli seguenti:

1) *Interessi sul prestito.* — Supposta l'emissione di obbligazioni, parve di poterne ridurre il saggio dal 5 per cento previsto dalla Commissione del 1899, al solo 4 per cento, pari a quello dato dai migliori fondi dello Stato.

Come già si è notato, non è fuori di luogo sperare che si possano combinare operazioni finanziarie anche a saggi considerevolmente minori, cosicchè si può valutare la passività di tali interessi come un massimo teorico assoluto.

2) *Ammortamento delle obbligazioni.* — Col 1916, dopo compiute le opere, principierebbe ad operarsi l'ammortamento del prestito, svolgentesi in tre periodi, i cui due primi di dieci anni nei quali si praticherebbe il rimborso rispettivamente di 1000 obbligazioni all'anno per il primo e di 1400 per il secondo, e di un terzo periodo nel quale si opererebbe il rimborso di 2000 obbligazioni all'anno.

Ove si effettuassero delle operazioni finanziarie con Istituti di credito, l'ammortamento potrebbe seguire forse anche più economicamente. Epperò si può ripetere che anche sotto l'aspetto dell'ammortamento il prestito fatto con una sola operazione e con le anzidette emissioni annue di obbligazioni rappresenta la passività massima preventivabile.

3) *Manutenzione ed illuminazione.* — Si è accresciuto l'importo di questo titolo, rispetto all'illuminazione ed alla maggiore spesa conseguente dalla sostituzione di illuminazione elettrica, assai più estesa, a quella primitiva a gaz.

La cifra costante di manutenzione rappresenta anche un massimo di spesa preventivabile, poichè pel primo periodo consecutivo all'ultimazione di ciascun gruppo di opere, le medesime richiedono poca o nulla manutenzione ordinaria.

4) *Amministrazione e dirigenza.* — Avuto riguardo

alle innovazioni del presente disegno di legge, alla prevista istituzione di un direttore generale del Consorzio ed alle medaglie di presenza, si è pensato di aumentare la spesa di amministrazione e dirigenza da L. 150,000 annue previste dalla Commissione del 1899 a L. 250,000.

5) *Spese per lavori.* — Per le considerazioni premesse e per la surrogazione del Consorzio allo Stato negli effetti della legge 2 agosto 1897 si presume che al passivo del Consorzio faranno carico:

a) per completamento, intrapreso a datare dal 1904, nelle opere portuali di cui la citata legge, L. 4,000,000.

b) per completamento eseguito dopo il 1904, nelle opere ferroviarie, pure contemplate dalla ripetuta legge, L. 1,000,000;

c) per eseguimento delle opere di ampliamento e sistemazione del porto, secondo il progetto informativo della presente legge, L. 45,000,000, ripartiti nel dodicennio 1904-1915.

6) *Tasse di ricchezza mobile e di circolazione.* — Si mantengono, per la valutazione, gli stessi criteri seguiti dalla Commissione del 1899.

Per le tasse di circolazione si potranno ottenere tanto maggiori economie, quanto più il Consorzio riuscirà a provvedere con mutui anzichè con prestiti alle esigenze del bilancio consortile.

7) *Ammortamento ed interessi per le anticipazioni delle Banche.* — Per gli interessi e gli ammortamenti di tali anticipazioni fatte dagli Istituti bancari che stipularono col Municipio di Genova in correlazione alla legge 2 agosto 1897, si segue la valutazione fatta dalla Commissione del 1899.

Conclusioni. — Dal funzionamento del meccanismo finanziario è dato un gettito attivo annuo che viene imputato al fondo di riserva il quale alla fine della gestione consorziale risulterebbe ammontante a ben L. 43,988,784.

Tale ingente risultanza prova anzitutto che la struttura ed il funzionamento economico del Consorzio sono consistenti e tali da assicurarne la vitalità ed il raggiungimento degli scopi prefissi, anche secondo le previsioni meno favorevoli di svolgimento della gestione finanziaria.

Pure alimentando una adeguata ed alta riserva per far fronte alle spese impreviste, alle manutenzioni straordinarie non improbabili trattandosi di opere portuarie soggette a vicende fortunose, tuttavia si deve riconoscere che nel complessivo importo della riserva stessa, evvi una considerevole eccedenza anzi una vera sovraeccedenza, che può essere chiamata a sopperire anzitutto all'eventualità di eccedenze del consuntivo delle spese per le opere previste dal progetto informativo della presente legge sul preventivo del progetto stesso e così a garantire da quell'alea che è la più giustamente temuta in materia di lavori pubblici.

In secondo luogo l'avanzo può essere devoluto, o essere destinato a nuove opere e miglioramenti oltre quelli previsti, ovvero a sopperire a quelle opere ferroviarie, contemplate bensì dalla legge 2 agosto 1897, ma non eseguibili con i fondi stanziati dalla medesima, per essere quei fondi già esauriti, oppure contenere in moderati limiti le tasse imponibili dal Consorzio o addirittura a ridurre le tasse stesse. Può infine giovare nell'eventualità poco probabile di una stasi o di un regresso nel traffico del porto di Genova, i quali avessero da verificarsi prima del 1920, poichè dopo tale data, per abbondante cautela, si è ammesso che il traffico medesimo rimanesse stazionario.

Nè si potrà obbiettare contro tali assegnamenti fatti sulla riserva, giacchè avuti presenti la durata, le funzioni e gli scopi del Consorzio, è legittimo inferire che esso non abbia punto a lasciare al termine della sua gestione delle riserve importanti; non essendo il Consorzio stato istituito per funzionare da Istituto di risparmio.

L'AUTONOMIA DEL PORTO DI GENOVA
E LE NUOVE FERROVIE

I discorsi di Colombo e Boccardo al Senato.

Il Senato nella seduta del 3 corrente, dopo un'ampia discussione, approvò il progetto di legge per l'autonomia del Porto di Genova, che già era stato approvato dalla Camera dei Deputati.

Riproduciamo i notevoli ed interessanti discorsi pronunziati dai senatori Colombo e Boccardo.

« Il senatore *Colombo* cominciò coll'accennare brevemente alla questione ferroviaria, che si connette alla presente legge.

« Rammentò i risultati della Commissione presieduta dal compianto senatore Gadda. Osservò come le statistiche date allora sul movimento del Porto di Genova e sulla destinazione delle merci provenienti dal Porto siano state confermate da recenti studi fatti fare dal Municipio di Genova. Esse constatano ancora una volta che la merce destinata all'estero non oltrepassa il 9 0[0 del movimento totale, che l'80 0[0 circa traversa l'Appennino, e più della metà di questa merce va a Milano. Quanto all'aumento dell'attività del Porto, risulta che è anche assai maggiore di quello calcolato dalla Commissione Gadda, per cui, se ora il movimento attraverso l'Appennino arriva sino a 1400 carri al giorno, fra dieci anni si dovrebbe arrivare, come, del resto, conferma anche la Relazione del senatore Boccardo, a 2000 carri. E se l'apertura del Sempione ci porterà, com'è a credere, il mercato della Svizzera occidentale, si dovranno calcolare almeno 2500 carri al giorno.

« Non volendo provvedere a questa necessità coll'apertura di un nuovo valico, non c'è altro da fare che aumentare la potenzialità dei valichi esistenti col sistema del blocco, sia ventilando l'interno delle gallerie, sia applicando la trazione elettrica. Crede questo secondo sistema assai più sicuro, e osserva come coi diversi progetti presentati a quest'uopo si può assicurare la potenzialità a 2500 carri. Egli quindi domanda al Governo se si preoccupi di questi progetti e se crede venuto il momento di studiare la questione prima che si apra il Sempione.

« Ma v'ha di più. E' necessario di vedere se non convenga provvedere a nuovi sbocchi, e accenna alla proposta per una linea Genova-Piacenza e al completamento della Genova da Ovada prolungata sino ad Alessandria, osservando come possano servire a derivare utilmente una parte del traffico che ora si accumula ai Giovi.

« Parlò poi dei due progetti di un nuovo valico ai Giovi, l'uno per la Bocchetta, l'altro per Rigoroso e Tortona, che costituirebbe una comunicazione direttissima fra Genova e Milano.

« Osservò che, se anche si pensasse immediatamente alla attivazione di uno di questi progetti, non si potrebbe avere pronta la linea che quattro o cinque anni dopo l'apertura del Sempione. Non c'è dunque tempo da perdere. Se all'apertura del Sempione non avessimo un nuovo valico e non avessimo nemmeno applicati gli altri sistemi per aumentare convenientemente la potenzialità dei passaggi dell'Appennino, dovremo allora piangere amaramente la nostra imprevidenza.

« Il Governo, preoccupandosi di questa questione, deve anche mirare ad un altro obbiettivo essenzialmente moderno. Il Porto di Genova non è un porto di transito, come si è visto; è sopratutto un porto per l'interno, e non si può neppure considerarlo come un porto di importazione. Bisognerebbe che diventasse, dopo aperto il Sempione, un vero porto di approvvigionamento per l'Europa centrale e un porto di esportazione. Per raggiungere questo ideale bisogna abbassare più che è possibile le barriere delle Alpi e dell'Appennino, che sono la causa principale della concorrenza fatta a Genova dai porti stranieri. Col Sempione le Alpi furono abbassate a 700 metri, e si

sta già studiando il modo di abbassare anche il Giura, senza troppo preoccuparsi delle difficoltà e del costo dell'opera, in modo da rendere la linea del Sempione una vera linea di pianura.

« Questa è la condizione essenziale per le grandi linee moderne, per cui, se il Governo si risolverà a studiare una linea che assicuri a Genova il carattere di porto internazionale, dovrà seguire questo solo criterio: che la nuova linea sia la più bassa, la più piana e la più diritta possibile, qualunque sia la lunghezza della galleria e il costo della linea.

« Queste stesse condizioni sono necessarie per ammettere sulle nostre linee i grandi treni celeri moderni, preferiti da quelle correnti di viaggiatori, che sono una delle fonti più importanti della nostra prosperità economica.

« L'Appennino in Italia costituisce il più grande ostacolo, non solo al progresso del Porto di Genova, ma anche alle facili comunicazioni tra l'Italia e la costa Tirrena, e tra questa e la costa Adriatica. Per questo l'oratore è profondamente convinto che fra non molto la forza stessa delle cose imporrà non solo la direttissima Genova-Milano, ma anche la direttissima Bologna-Firenze. Costeranno 200 o 250 milioni, ma l'aumento del traffico, l'affluenza dei forestieri e l'importanza data al Porto di Genova, come porto dell'Europa centrale, compenseranno largamente la spesa.

« Confida che il Governo accoglierà benevolmente le considerazioni che furono svolte, e che assicurerà il Senato di volersene occupare ». (*Vivissime approvazioni; molti senatori si congratulano con l'oratore*).

Boccardo, relatore, ringrazia il senatore Colombo di aver voluto convalidare colla sua grande autorità quella parte della relazione che si riferisce ai servizi ferroviari per il facile e comodo raccordo del porto di Genova col retrostante mercato di produzione, di industria e di commercio.

L'oratore traduce in cifre il grande sviluppo acquistato dal porto di Genova in meno di un quarto di secolo, e che va da 1,500,000 tonnellate nel 1880, a 5,386,000 nel 1900, e che salirà certo a 8,000,000 nel 1910. Due ostacoli si oppongono al facile e rapido percorso della merce: prima gli Appennini poi le Alpi.

Osserva che vi sono però due avverse condizioni che osteggiano lo sviluppo del porto genovese: la prima è la posizione in cui la città trovasi, circondata da monti, che rendono assai difficile il servizio ferroviario: la seconda è la mancanza di un potente centro di produzione interna che permetta alle navi che entrano nel porto di ripartire cariche, come avviene ad Amburgo, Brema, Anversa, ecc. In altri termini il porto di Genova è quasi destinato alla importazione, mentre dovrebbe dovrebbe essere di importazione e di esportazione; a questa sola condizione il porto di Genova continuerà la parabola ascendente così splendidamente iniziata.

Osserva che più della metà della merce scaricata a Genova è diretta alla stazione di Milano, la quale è riuscita da sola a dare al iraffico un reddito di 21 milioni di lire, vale a dire circa il doppio di tutte le linee da Roma all'estrema Calabria; soltanto il 7 0/0 delle merci scaricate nel porto passa le Alpi, il che prova che i valichi alpini, pei quali tanto spese l'Italia, non hanno dato il beneficio che se ne sperava.

In attesa che i tempi ed i mezzi consentano all'Italia di vincere tutte le difficoltà che si frappongono allo sviluppo del suo principale porto, raccomanda che si prendano modesti provvedimenti che diminuiscano tali difficoltà, ed in special modo appoggia la costruzione della linea Genova-Ovada-Asti.

Entrando a parlare in merito alla riforma del porto di Genova, afferma che vi sono molte ragioni che rendono difficile la trasformazione tanto giustamente reclamata.

Occorre che lo scarico possa farsi rapidamente e con le minore spesa possibile, ma a questo importante risultato si oppongono la burocrazia, che ostacola ogni riforma razionale e moderna; e la coalizione degli interessati, i quali, come i proprietari di chiatte, ecc., hanno interesse che non si adottino metodi di scarico che non richiedano l'intervento di molte persone che oggi godono di un monopolio.

I fatti dimostrano che il trasporto da bordo di una nave fino ai magazzini del porto è spesso superiore del doppio del nolo da Odessa a Genova.

Il progetto governativo a suo giudizio è buono, non già perchè esso provveda alla sistemazione definitiva e perfetta del porto, ma perchè esso rappresenta un notevole passo innanzi.

Si intrattiene a lungo a confutare le asserzioni del senatore Tortarolo, e passa poi ad esaminare il piano finanziario allegato alla relazione.

A seconda dei suoi calcoli, anche quando tutti i lavori del porto saranno terminati a norma del progetto già approvato, si avrà un avanzo di 7 milioni; esclude la possibilità della diminuzione del movimento commerciale del porto, e qualora essa si verificasse, il consorzio troverebbe nel suo fondo di riserva il modo di provvedere. Conclude raccomandando l'approvazione del progetto per l'utilità che esso arrecherà suscitando una nobile gara fra i vari porti per la conquista della loro autonomia; gara che ci darà il primato del mare; chi è forte nel mare è forte nel mondo (*approvazioni*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° febbraio 1903*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° genn. 1903 m.	8469	5859	14,328
Progresso mensile . . . . »	141	152	293
Totale al 1° febbraio 1903 . m.	8610	6011	14,621
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	11,772	12,786	24,558
» media giorn. .	379	412	791
In galleria, totale giornate .	29,659	37,336	66,995
» media giorn. .	1,104	1,307	2,411
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	440	520	960
Totale dei cantieri: totale giorn.	41,431	50,122	91,553
» media giorn.	1,483	1,719	3,202

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato lo schisto micaceo calcareo e lo schisto quarzitico molto calcareo. Fra i chilom. 8.487 e 8.493 si incontrò dello schisto micaceo tenero, ciò che richiese un'armatura in legno e la sospensione della perforazione meccanica durante 181 ora.

Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di 6 m. per giorno di lavoro.

Il minatore Fasano Giovanni di Sparone (provincia di Torino) fu colpito l'8 gennaio nel tunnel dalla cadnta di un pezzo di armatura e morì il 10 gennaio.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso a strati orizzontali. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di metri 5 per giorno di lavoro.

Le acque provenienti dal tunnel comportarono 880 litri al secondo.

><

L'acqua nel tunnel del Sempione.

L'impresa del Sempione ha fatto versare nell'Alpiensee 20 chilogrammi di materia colorante, onde rendersi conto,

con questo esperimento, se l'affluenza dell'acqua nel tunnel, sul versante sud, proviene da quel lago.

Qualche tempo dopo, infatti, la Diveria, che riceve le acque del tunnel, si trovò completamente colorita di verde. L'esperimento è quindi assolutamente concludente.

Secondo la carta 1 : 100,000, l'Alpiensee è un piccolo bacino situato superiormente a Gondo. Siccome le acque che scolano nella parte sud del tunnel provengono non da una fonte, ma da una serie di sorgenti più o meno considerevoli, resta a sapersi quale o quali sortono da quel bacino e quale è il volume dell'acqua che rappresentano.

><

Società Veneta per le ferrovie secondarie.

Il Consiglio della Società Veneta tenutosi il 1° corr., venne presieduto dal vice-presidente, comm. Da Zara, che notificò la rinuncia del comm. Casalini alla candidatura presidenziale.

Il Consiglio però incaricò il comm. Da Zara di fare nuove pratiche presso il Casalini. Si trattò poscia del grandioso progetto delle linee secondarie.

><

Ferrovia di Valle Brembana.

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha approvato avant'ieri, con lievi avvertenze, il progetto della ferrovia a trazione elettrica da Bergamo per S. Pellegrino a S. Giovanni Bianco.

Intorno a questa ferrovia riceviamo alcune informazioni, da buona fonte, che spiegano e rettificano in parte certe asserzioni.

Coll'avvenuta sottoscrizione del capitale richiesto, è assicurata la costituzione della Società che deve assumere in subconcessione dalla provincia di Bergamo la costruzione e l'esercizio della ferrovia in base al contratto preliminare già stipulato fra la rappresentanza provinciale ed il Comitato promotore.

Dopo l'esame del Consiglio dei Lavori Pubblici, la domanda della provincia deve passare al Comitato superiore delle Strade Ferrate, a cui spetta specialmente il giudizio in merito al sussidio governativo richiesto per l'attuazione della ferrovia. Se questo sussidio verrà accordato nella misura che è indispensabile per l'integramento del piano finanziario, in base al quale furono stabiliti gli accordi fra la provincia ed il Comitato promotore per conto della Società subconcessionaria, questa entrerà subito in azione e si potrà sen'altro dar mano ai lavori.

In riguardo alla questione sul tracciato della linea presso il paese di Villa d'Almè, di cui trattò nei giorni scorsi qualche giornale, è da osservarsi in primo luogo che questo tratto appartiene al progetto del tronco Bergamo-S. Pellegrino, sul quale il Consiglio dei Lavori Pubblici ha già pronunciato il suo voto favorevole, approvandolo senza eccezioni; sarebbe quindi affatto intempestivo ed inopportuno di proporre delle variazioni della parte di progetto già approvata, mentre sta in esame presso gli uffici governativi il progetto intiero.

Una volta che sia deliberata la concessione e costituita la Società subconcessionaria, sarà sempre possibile d'introdurre la chiesta variante, qualora ne risulti la convenienza sotto il triplice aspetto della spesa di costruzione, dell'esercizio e del traffico, e salva, s'intende, l'approvazione della provincia e del Governo. Per ben decidere la questione, occorreranno studi particolareggiati che per ora ci mancano. Crediamo che la Società non mancherà di farli e procurerà volentieri di conciliare l'interesse generale della linea con quello particolare di Villa d'Almè.

><

Progetto di sistemazione ferroviaria e ampliamento della città di Savona.

Il signor ingegnere Pietro Ghelli, di Savona, ha presentato all'esame ed approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per la sistemazione ferroviaria, e per l'ampliamento e risanamento della città di Savona. Il concetto fondamentale di tale soluzione consisterebbe nel deviare il tratto del Letimbro che costeggia la ferrovia e la stazione ferroviaria al passaggio a livello di Lavagnola sino al mare, dirigendolo al piede della collina, ed utilizzare quindi la zona del torrente abbandonato per l'ampliamento della stazione e per un allacciamento diretto al Porto.

Con tale deviazione si agevolerebbero e si faciliterebbero sommamente i progetti d'ampliamento della città e del risanamento; e siccome lo Stato per ampliare la stazione sarebbe disposto a spendere una somma abbastanza rilevante e il Municipio per i lavori d'ampliamento della città e il risanamento di essa avrebbe già disposto e stabilito di spendere ingenti somme, questo progetto, risolvendo tutti questi importanti problemi, darebbe a Savona quella potenzialità a cui ha diritto per la sua naturale posizione.

La lunghezza totale della deviazione del Letimbro dall'origine al mare sarebbe di metri 2002. Il letto del Letimbro abbandonato, debitamente riempito, verrebbe utilizzato per la sistemazione ferroviaria, impiantandovi le stazioni di smistamento e di merci parallelamente al Corso Ricci, ed il binario di allacciamento col Porto, il quale collegandosi ai binari della stazione di smistamento ed a quello del Piemonte, costeggiando il Corso Ricci, e passando sotto ai ponti della Consolazione e della ferrovia di Ventimiglia, andrebbe a congiungersi col binario industriale sul Corso Colombo e quindi discenderebbe al Porto. Nel letto abbandonato poi verrebbe costruito il collettore generale delle acque pluviali e luride di tutta la città.

L'importo dei lavori occorrenti per la deviazione viene calcolato nella somma di L. 1,600,363, e la somma che il Municipio di Savona, mercè l'esecuzione di siffatto progetto, verrebbe a risparmiare ascenderebbe a L. 918.000.

><

Le stazioni principali e le secondarie per i termini di consegna.

Siamo informati che sono intervenuti accordi fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica, Sicula e Sicula-Occidentale, allo scopo di determinare quali stazioni debbano essere considerate come *principali*, di quelle, cioè, nelle quali le Società ferroviarie dispongono di mezzi maggiori per sollecito inoltro delle merci, e ciò agli effetti dell'applicazione dell'articolo 70 delle tariffe, il quale, come è noto, stabilisce che il termine utile per la resa delle merci a destinazione si compone: « di ore 24 per le operazioni occorrenti per la consegna delle spedizioni al convoglio nelle stazioni *principali*, e di 36 ore nelle *secondarie*, ecc., ecc. ».

Ci risulta che il risultato degli accordi suaccennati venne concretato in apposito schema di decreto da parte dei Ministeri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio.

Con tale provvedimento, mercè il quale verranno considerate come principali molte delle stazioni di ciascuna rete, si avrà il beneficio della determinazione precisa delle stazioni principali e si eviterà l'inconveniente di

decisioni arbitrarie quando trattisi di giudicare in quali stazioni siano da applicarsi termini di resa abbreviati.

><

Per le nuove linee da costruirsi in Sicilia.

Il Direttore generale delle Strade ferrate della Sicilia ha disposto che l'incarico provvisoriamente dato al Servizio Manutenzione e Lavori di studiare i tracciati delle linee che si devono costruire in Sicilia passi all'Ufficio Studi e Costruzioni, dipendente direttamente dalla Direzione Generale.

La reggenza di detto Ufficio venne affidata al cav. Everardo Baldantoni, ing. Capo di esercizio, il quale sarà coadiuvato e sostituito, in caso di assenza da Palermo, dal Capo di Divisione cav. ing. Luigi Cauda.

><

Esposizione macchine utensili per le industrie alimentari a Siena.

Ci scrivono da Siena che dalla R. Camera di Commercio ed Arti delle provincie di Siena e di Grosseto sarà tenuto, verso la metà del mese di agosto p. v., un concorso a premi per le industrie alimentari. Coll'occasione sarà anche tenuta una esposizione nazionale, fuori concorso, di macchine, arnesi, utensili, recipienti ed imballaggi per la raccolta, la fabbricazione, la conservazione ed il trasporto dei prodotti alimentari, escluse le macchine vinicole ed olearie.

Le Società Ferroviarie, già officiate dall'Ispettorato generale delle Strade Ferrate, accorderanno le riduzioni ammesse dalla concessione speciale prima per gli espositori e giurati e pei prodotti destinati a figurare al detto concorso.

><

Tariffe internazionali.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato il progetto del 12° supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere (edizione 1° maggio 1899), giusta la proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula. Il detto supplemento, per la parte italiana, comprende soltanto alcune aggiunte di poca importanza.

><

Ferrovia Massa-Follonica.

(***Tariffa speciale***).

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori pubblici di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato il progetto di tariffa presentato dalla Direzione della ferrovia secondaria Massa-Marittima-Follonica Porto, da applicarsi ai trasporti che verranno effettuati sulla ferrovia medesima.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(***Biglietti andata e ritorno***).

La Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali ha disposto per la istituzione di biglietti di andata e ritorno combinati Firenze-Milano e Milano-Firenze, ai prezzi di L. 69.10 per la 1ª classe, L. 48.70 per la 2ª e L. 31.90 per la 3ª, compreso il diritto fisso, e colla validità di giorni 15. Il provvedimento sarà attuato in via di esperimento.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara internazionale di locomotive*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati d'appalto per la gara internazionale per l'acquisto di 19 locomotive Compound a 6 ruote accoppiate e relativi tenders, in due lotti, e per la fornitura di 40 locomotive Compound a 6 ruote accoppiate e relativi tenders, in 4 lotti.

(*Gara di rotabili*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del Governo gli elaborati di gara per la fornitura di 300 carri coperti a due assi per trasporto di merci, della portata di 15 tonnellate dei quali 150 provvisti di freno a mano, di freno Westinghouse ed Henry e muniti della condotta del riscaldamento a vapore, serie HFC, e 150 senza freno a mano, senza freni continui e provvisti delle sole condotte pel freno Westinghouse, per il freno moderabile e per il riscaldamento a vapore, serie H.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 29 gennaio p. p., presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di completamento delle chiusure delle stazioni di Caianello e di Roccaravindola. Delle 7 Ditte ammesse alla gara 4 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Francesco Capelli di Roma che offrì il ribasso del 9.77 0[0.

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(*Gara di locomotive*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato la proposta per l'acquisto di 26 locomotive-tenders; 130 carrozze miste di I e II classe pei treni omnibus, serie ABN; 70 carrozze di II classe, serie BN; 200 carrozze di III classe, serie CN; 12 bagagliai, serie DN; 200 carri scoperti a sponde basse, serie V, per l'importo complessivo di L. 9,400,000.

(*Gare aggiudicate di materiale rotabile*).

Il 31 gennaio p. p. presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali hanno avuto luogo le gare internazionali per la provvista di 5 carrozze AARc con freno a mano; 5 carrozze della stessa serie senza freno a mano; 8 carrozze AABRc con freno a mano e 10 carrozze della stessa serie senza freno a mano. Delle 39 Ditte ammesse alle gare soltanto 8 presentarono offerte e la fornitura di tutti i suddetti materiali furono aggiudicati alla Ditta Ganz di Budapest ai prezzi rispettivi di lire 29,788; 29,195; 30,569 e 29,973.

Ebbe anche luogo la gara internazionale per la fornitura di 10 carrozze BBRc senza freno a mano e di 6 carrozze della stessa serie con freno a mano, che furono provvisoriamente aggiudicate alla Ditta suddetta ai prezzi rispettivi di lire 27,173 e 27,750. A questa gara furono invitate 39 Ditte e concorsero soltanto in 11.

(*Gare aperte*).

Il 13 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica avrà luogo la gara per la fornitura e posa in opera di un carrello traversatore.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione con due volti in muratura del ponte retto a travata metallica sul fosso Acquabona al km. 237.660 della linea Bologna-Otranto, per L. 21,918.

Costruzione di una scogliera a difesa del rilevato stra-

dale contro le corrosioni del torrente Sellustra al chilometro 28.155 della linea Bologna-Otranto, per L. 3600.

Abbattimento e sottomurazione di massi instabili a monte della ferrovia Bologna-Pistoia fra i km. 63.388 e 63.588, per L. 890.

Rete Mediterranea:

Ricostruzione di un tombino di luce metri 0.80 al km. 1.432 della linea Milano-Varese, per L. 930.

Riparazione dei guasti alla travata metallica al chilometro 63.380 della linea Torino-Milano, per L. 415.

Costruzione di una platea e di una controbriglia al km. 29.538 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 170.

Sistemazione della frana Alberti fra i km. 419.586 e 419.872 della linea Taranto-Reggio, per L. 5386.

Spostamento di una traversata e di una gru idraulica nella stazione di Mignanego, sulla linea Succursale dei Giovi, per L. 900.

Rete Sicula:

Acquisto di materiali d'armamento occorrenti per la rinnovazione con rotaie d'acciaio di alcune tratte del binario di corsa della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 883.600.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti per la rinnovazione dei binari e scambi sulla rete, per L. 151.500.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Lavori da eseguirsi nella stazione di Mercato San Severino quando sarà ultimato l'abbattimento dei massi sulla costa a monte presso la stazione di Vietri sul mare, per L. 11,000.

Costruzione di un fabbricato ad uso lavorazione e deposito dei modelli nelle Officine Principali di Torino, per L. 75,300.

Impianto di una condotta di acqua potabile nella stazione di Valenza, per L. 3600.

Applicazione delle protezioni meccaniche contro la malaria ai fabbricati cadenti sulla linea Roma-Viterbo, per L. 75,000.

Costruzione di una passerella pedonale a sinistra della travata metallica sul torrente Tanagro (primo attraversamento) sulla linea Eboli-Metaponto, per L. 3000.

Impianto di segnali a protezione del passo a livello presso il casello 138 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 5740.

Provvedimenti contro la malaria sul tronco Viareggio-Massarosa, per L. 2300.

Completamento delle protezioni antimalariche nei fabbricati fra le stazioni di Civitavecchia e Cecina, per L. 7900.

Impianto del blocco fra la stazione di Novi città e il bivio Tortona, per L. 147,530.

Impianto del blocco assoluto sul tratto Gallarate-Arona e degli apparati centrali nelle stazioni comprese nel tratto stesso, per L. 269,650, oltre il materiale metallico d'armamento.

Modificazione degli attuali impianti dello scalo merci nella stazione di Garessio, per L. 6440, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sistemazione del ponte sul torrente Tanagro (primo attraversamento) al km. 97.182 della linea Eboli-Metaponto, per L. 59,565, delle quali L. 56,000 per i lavori da appaltarsi.

Allungamento a m. 9.50 della piattaforma di m. 8.50 in opera in stazione di Cassino, per L. 3980.

Rete Adriatica:

Costruzione del magazzino merci e ampliamento del piano caricatore scoperto nella stazione delle Sieci sulla linea Roma-Firenze, per L. 14,600, delle quali L. 10,500 per i lavori da appaltarsi.

Completamento della illuminazione elettrica nelle Officine di Firenze, per L. 13,500.

Impianto nell'attuale caldareria delle Officine di Firenze di una gru da 20 tonnellate, per L. 22,100.

Ampliamento della stazione di Conegliano (1° gruppo dei lavori), per L. 113,000.

Consolidamento del ponticello al km. 183.262 della linea Milano-Venezia, per L. 1400.

Applicazione della sbarra di sicurezza ai bagagliai ed ai carri muniti di porte a battente, per L. 52,000.

Prolungamento della galleria del Colombino al chilometro 48.050 della linea Firenze-Faenza, per L. 11,700, delle quali L, 10,600 per i lavori da appaltarsi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato a Sezioni unite ha manifestato l'avviso che i magazzini generali non possono comprendersi fra le opere marittime, ai termini dell'articolo 5 della Legge sui porti, e che quindi la domanda sottoposta al suo esame, presentata dalla Società cooperativa tra commercianti ed industriali di Salerno, per ottenere dal Ministero della Marina la concessione per 50 anni di un tratto di terreno sul molo Manfredi, nel porto di detta città, per costruirvi un fabbricato ad uso di magazzini generali, non sia da sottoporre alla istruttoria prescritta dagli articoli 35 e seguenti del Regolamento 9 maggio 1901 per l'esecuzione della legge predetta.

Il Consiglio ha osservato quanto segue: « L'enumerazione delle opere marittime, contenuta nell'articolo 5 della Legge 2 aprile 1885 sui porti è enunciativa e non tassativa, ed in caso di dubbio occorre volta per volta esaminare se l'opera che si voglia dichiarare marittima risponda ai fini indicati nell'ultimo capoverso del detto articolo.

« I magazzini generali non possono comprendersi fra le opere marittime ai termini del citato articolo di legge.

« La concessione di un tratto di terreno su un molo per la costruzione di magazzini generali deve quindi essere sottoposta alla procedura stabilita dal Codice e dal Regolamento sulla marina mercantile, e non già a quella di cui all'art. 18 della Legge sui porti, ed agli articoli 34 e seguenti del relativo Regolamento ».

— Il Consiglio di Stato con un suo recente parere ha ritenuto: 1° Che nessun provvedimento sia da prendere su di un ricorso presentato dai proprietari interessati contro una decisione della provincia di Parma, con cui questa assegnava ai proprietari stessi il contributo del decimo della spesa incontrata da essa per l'esecuzione di opere di difesa di un argine trasversale destinato a garantire la sicurezza del ponte della via Emilia sul Taro, allegando il vantaggio che, a suo dire, ne risentono i proprietari, ed invocando in proposito l'articolo 101 della Legge sui lavori pubblici secondo il nuovo testo della Legge 30 marzo 1893; 2° Che lo stabilire se e quale contributo sia dovuto in forza del suindicato comma 2° dell'art. 101 sfugga alla competenza amministrativa.

— Il Consiglio di Stato al quale il Ministero dei Lavori Pubblici sottopone il quesito: « Se dovendosi col fondo a disposizione provvedere a lavori in economia non specificatamente designati nel progetto con le debite analisi e relativi prezzi unitari, occorra apposita perizia da approvarsi dal Ministero? » ha espresso il seguente avviso: « Il 2° comma dell'articolo 18 del regolamento 25 maggio 1895, n. 350, sulla direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato, va inteso nel senso che sia escluso l'obbligo di richiedere l'autorizzazione ministeriale soltanto per la esecuzione di quei lavori ad economia, che siano stati specificatamente designati, con regolari analisi e coi relativi prezzi unitari, nel progetto che servì di base all'appalto.

« Quando trattasi invece di erogare il fondo posto a disposizione dell'Amministrazione per lavori ad economia non specificatamente designati nel progetto, occorre, ai termini dell'articolo 68 del citato regolamento la preventiva autorizzazione ministeriale in base a regolari perizie ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato, con sua recente decisione ha stabilito la seguente massima in materia di contratto (diniego dell'approvazione ministeriale): « Per costante giurisprudenza amministrativa e giudiziaria la facoltà del Ministro di approvare o no i contratti stipulati dall'Amministrazione dello Stato è libera ed insindacabile, senza che il contraente o l'aggiudicatario possa censurarne l'esercizio, e senza che tale facoltà possa trovare freno od ostacolo nel fatto che il contratto o l'aggiudicazione abbiano avuto luogo sotto la più rigorosa osservanza della legge ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *acque pubbliche* (zone di servitù arginale), il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso un parere dal quale risulta quanto segue: « La prescrizione dell'art. 168, lettera *f* della legge 20 marzo 1865, che proibisce lungo gli argini le fabbriche a distanza inferiore a quella stabilita, è tassativa e non possono nè debbono, nell'interesse della difesa idraulica, ammettersi eccezioni.

« Detta prescrizione non si riferisce ai soli argini di seconda categoria, ma a qualunque argine o suo accessorio sulle acque pubbliche in genere.

« Le distanze di legge vanno computate sempre dalle unghie dei corpi arginali, come si trovano, non essendo lecito tenere alcun conto della asserita considerazione che gli argini sono più larghi del bisogno, o che sono poco atti sul piano di campagna ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti progetti;

1) Per la estensione al tratto Capua-Sparanise della tariffa locale viaggiatori vigente sulle linee Capua-Napoli e' Cancello-Avellino;

2) Delle tariffe e condizioni per l'esercizio economico, riferibilmente al trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulla linea da Sparanise a Gaeta.

In dipendenza del primo di detti progetti la tariffa locale per il trasporto dei viaggiatori, in vigore sulle linee Capua-Napoli e Cancello-Avellino, coi prezzi chilometrici (compresa l'imposta erariale del 16 0[0), di L. 0.0928 per la 1ª classe, di L. 0.0580 per la 2ª classe e di L. 0.0290 per la 3ª classe, viene estesa, in via di esperimento, al tratto di ferrovia da Sparanise a Capua.

I prezzi predetti sono pure applicabili per i viaggi da stazioni di detto tratto a quelle delle linee Capua-Napoli e Cancello-Avellino.

In dipendenza del secondo progetto i treni circolanti sulla linea da Sparanise a Gaeta avranno due sole classi, e cioè la 1ª e la 3ª, ed i relativi prezzi chilometrici saranno quelli seguenti: 1ª classe, L. 0.058 per viaggiatore e per chilometro; 3ª classe, L. 0.029 pure per viaggiatore e per chilometro; ivi comprese: l'imposta erariale del 2 0[0, la tassa di bollo nella misura dell'1.50 0[0 e la sopratassa per le casse di previdenza in ragione del 0.50 0[0. a forma degli articoli 3 e 4 della Legge 9 giugno 1901, n. 220.

I detti prezzi sono applicabili per i viaggiatori di 1ª e 3ª classe dalle stazioni della linea Sparanise-Gaeta a quelle delle linee Sparanise-Cancello-Napoli e Cancello-Avellino e viceversa. Fra le stazioni di dette linee potranno essere istituiti biglietti di andata e ritorno coi consueti ribassi sui prezzi della tariffa locale.

Entrambi i suaccennati provvedimenti, pei quali sono già in corso gli incumbenti di approvazione, hanno lo scopo di attivare sulle linee interessate un maggior movimento di viaggiatori, stante che quello che attualmente si manifesta è assolutamente di nessuna importanza.

Molto probabilmente i provvedimenti dei quali trattasi saranno effettuati a partire dal 1º marzo p. v.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per proroga a tutto febbraio 1903 e per rinnovazione dal 1° marzo a tutto dicembre dello stesso anno, della concessione accordata alla Ditta Fratelli Malcolm per trasporti di legname, con applicazione dei prezzi di L. 4.70 e di L. 5.85 per tonnellata da Belluno e rispettivamente da Sedico-Bribano, con impegno di traffico minimo di 2500 tonnellate;

2) Proposta della Mediterranea di rinnovazione pel periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1903 della concessione accordata alla Ditta Comolli Francesco per trasporti a carro completo di graniti greggi e bevole, coll'abbuono del 10 0[0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso e coll'impegno di un quantitativo minimo di 300 tonnellate;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per tutto il corrente anno, ed alle medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Luigi Candiani di Milano, per i suoi trasporti di mattoni comuni forati da Campore, per il transito di Borgo San Donnino a Milano;

4) Proposta della Mediterranea per rinnovazione a favore della Ditta Enrico Lausel e Comp. di Pisa, della concessione per i suoi trasporti di zucchero raffinato a carro completo, da Sampierdarena a Livorno-Torretta. La rinnovazione è fatta alle stesse condizioni della concessione scaduta, pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1904, elevando il quantitativo minimo di impegno da 200 a 300 tonnellate;

5) Proposta dell'Adriatica di propoga per un altro anno della concessione speciale accordata alla Società C. Garavaglia e Comp. di Milano, relativa ai trasporti di acquavite, alcool, olii vegetali, ecc., in destinazione dell'estero, scaduta il 31 dicembre 1902, mantenendo invariate le relative condizioni;

6) Proposta dell'Adriatica per rinnovazione della con-

cessione accordata alla Ditta Giovanni Falorni di Incisa Valdarno, per i suoi trasporti di cemento Portland da Incisa a Roma, alle stesse condizioni della convenzione precedente. La rinnovazione è fatta pel periodo dal 1° febbraio al 30 giugno 1905, salvo disdetta anno per anno, colla diminuzione proporzionale del quantitativo minimo d'impegno per l'ultimo periodo concessionale;

7) Proposta dell'Adriatica, per rinnovazione della concessione accordata alla Ditta G. Silva e Comp., di Milano, per i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Massa Lombarda, alle medesime condizioni di quella già scaduta, e cioè impegno di traffico minimo di 3000 tonn. da trasportarsi nel periodo di sei mesi e cioè dal 1° marzo al 31 agosto p. v. ed al medesimo prezzo di L. 6.70 la tonnellata, tutto compreso;

8) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Società Pesci marinati e Industrie affini Finzi, Palazzi e Comp., di spedire con treni diretti *pesce fresco* di peso fino a 70 chg. per collo e fino a chg. 2000 per spedizione, da Portomaggiore a Ferrara per Torino e transiti di Ala, Cormons, Chiasso e Modane, verso pagamento della sopratassa del 50 0[0, è prorogata fino al 30 giugno 1905;

9) Proposta della Mediterranea, di rinnovare per il periodo dal 15 dicembre 1902 al 30 giugno 1903, la concessione accordata alla Ditta Oleificio Ravetta Lodovico, per trasporto di olio al solfuro di carbonio a carro completo da Rossano a Brindisi Porto;

10) Proposta dell'Adriatica, riguardante la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Bartolo Lazzaris, per trasporti di legname greggio da Belluno in destinazione di Spresiano e Venezia;

11) Proposta dell'Adriatica, per rinnovazione, pel pericdo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905, colla solita clausola della facoltà di disdetta di anno in anno, della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Lacchin, per trasporto di carbonato di calce da Sacile a Venezia;

12) Proposta della Mediterranea, per concessione alla Ditto Giovanni Di Rienzo di trasportare, a carro completo, 5000 tonnellate all'anno di pietrisco e 1500 tonnellate di calce da Morolo a Roma-Termini, con applicazione dell'abbuono del 10 0[0 sui prezzi della tariffa speciale n. 121, serie *I*, pei trasporti di pietrisco e l'applicazione del prezzo di L. 339 alla tonnellata, compresa la quota di diritto fisso per quelli di calce. La concessione avrà la durata di sei mesi, e cioè dal 1° gennaio al 30 giugno 1903;

13) Proposta dell'Adriatica, per rinnovazione: della concessione accordata alla Ditta Giovanni Falorni, d'Incisa, relativa ai suoi trasporti di calce e cemento dall'Incisa a stazioni della Romagna, che va a scadere col 30 giugno p. v.; e dell'altra concessione per gli identici trasporti dall'Incisa a Livorno. La rinnovazione è fatta alle stesse condizioni delle precedenti concessioni, assegnando ad entrambi la validità fino al 30 giugno 1905, salva la solita clausola della facoltà di disdetta mediante preavviso di due mesi prima della scadenza del primo anno concessionale;

13) Proposta dell'Adriatica, di rinnovare per tutto l'anno 1903 la concessione già accordata alla Ditta Fratelli Pesenti pei trasporti di calce, cementi, carta, ecc., da e per Bergamo.

BIBLIOGRAFIA

Carta d'Italia ferroviaria ed amministrativa Sauer e Barigozzi. — Bologna.

Questa nota Ditta ha pubblicato una bellissima *Carta ferroviaria ed amministrativa* d'Italia alla scala da 1 : 1,100,000, della dimensione di cent. 100×130, in sei colori, posta in vendita al prezzo di lire 5.

Questa carta, a differenza delle consimili già pubblicate in Italia, per le modificazioni introdotte, per l'esattezza, per la mitezza del prezzo, può veramente dirsi completa e della massima utilità per gli uffici e le aziende commerciali, che troveranno in essa tutte le indicazioni che possono occorrere riguardanti le comunicazioni ferroviarie italiane.

Notizie Ferroviarie Italiane

Le stazioni di allacciamento Termini-Trastevere. — L'assemblea generale ordinaria dell'Associazione commerciale industriale agricola romana, tenutasi sabato scorso, ha approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno: « L'assemblea generale dell'Associazione commerciale industriale agricola romana, ricordando che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, nella seduta del 6 dicembre 1901, in risposta ad un'interrogazione dei deputati Santini e Barzilai, dava formale assicurazione che il progetto per l'allacciamento delle stazioni di Roma era quasi ultimato e che al più presto possibile avrebbe presentato al Parlamento un disegno di legge concreto; fa invito alla Presidenza di voler rammentare al Governo il preciso impegno assunto per risolvere un problema che, secondo le parole dello stesso Governo, sta a cuore all'Italia tutta.

« L'assemblea esprime anche il desiderio che questo voto sia comunicato a tutte le Società commerciali aderenti, affinchè richiedano con noi l'adempimento della solenne promessa fatta dal Governo ».

Ferrovia Pontegalera-Fiumicino. — In seguito al rifiuto opposto dal liquidatore della Società concessionaria della ferrovia Pontegalera-Fiumicino a riprendere l'esercizio di quel tronco, del quale, a termini della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, eragli stata intimata la riattivazione, si procedette alla determinazione dei prezzi di stima per le susseguenti operazioni di vendita all'asta della ferrovia stessa.

Per agevolare tali operazioni, ritenutosi conveniente di liberare i terreni pertinenti alla ferrovia di alcuni canoni enfiteutici gravanti su di essi, si è opportunamente provveduto con R. Decreto all'espropriazione del diretto dominio di quelli immobili.

Ferrovia Torino-Rivarolo-Pont. — L'on. Ministro del Tesoro ha consentito di elevare a L. 4500 il sussidio chilometrico già concesso in L. 4300 per la costruzione della linea Rivarolo-Pont, in prosecuzione di quella Torino-Rivarolo, e ciò in seguito ad istanza della Società delle Ferrovie Centrali e Tramvie del Canavese, assuntrice di detta linea.

Ferrovia Thiene-Asiago. — Nell'ultima sua adunanza il Consiglio di Amministrazione della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie, approvò la convenzione per la nuova linea ferroviaria Thiene-Asiago, che verrà costruita dalla Società stessa su progetto dell'ing. Lucatello. La linea sarà lunga 33 chilometri, 20 dei quali saranno a scartamento di un metro, e per questi si adotterà la terza rotaia; gli altri saranno a scartamento ordinario.

Gli enti interessati concorrono con 90 mila lire, il Governo con un sussidio chilometrico di 4000 lire.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 20 gennaio 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade

Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,086,133.90, con un aumento di lire 22,940.58 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 gennaio 1903 si ragguaglia a L. 5,081,551.70, e presenta un aumento di L. 188,378.99 in confronto del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 gennaio 1903.* — Nella decade 11-20 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 329,460, e presentano una diminuzione di L. 17,147 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 gennaio 1903 ammontano a L. 7,170,021, con un aumento di L. 166,406 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Verona-Albaredo-Coriano. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole al progetto di prolungamento fino a Coriano della tramvia a vapore Verona-Albaredo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *La ferrovia Metropolitana a Parigi.* — Venne aperto un nuovo tronco della ferrovia metropolitana lungo 6 km. Quando il lavoro sarà compiuto, saranno legate fra loro 12 stazioni e la ferrovia andrà dalla stazione di Port Dauphin, al Bosco di Boulogne, a piazza delle Nazioni, toccando la stazione di Lione, la Bastiglia, la piazza dello Chatelet e attraversando tutti i *boulevards* esteriori della riva destra.

Tra le costruzioni, sono notevoli i viadotti che sovrastano il canale di S. Martino e le linee ferroviarie dell'est e del nord.

I lavori continuano febbrilmente per arrivare con la massima sollecitudine al compimento dell'intero tragitto. A questo scopo il Comune emise un nuovo prestito di parecchi milioni.

Ferrovie Svedesi. — La Direzione delle Ferrovie dello Stato svedesi ha deliberato di mettere allo studio la questione della sostituzione della trazione elettrica al vapore.

Un primo esperimento, che non mancherà di attirare l'attenzione del mondo intero, si farà sulla linea Cristiania-Malmoc. Quest'ultima città, all'estremità sud della Svezia, è separata dalla capitale della Norvegia da una distanza di oltre 500 km. Lo Stato svedese possiede la maggior parte delle forze da esercitare alle cadute di Trollhetta. In quanto alla Norvegia, essa troverà sufficientemente delle forze motrici a Kukkeljrud.

Ferrovie Olandesi. — *La trazione elettrica.* — Il Ministro olandese dei Lavori Pubblici ha autorizzato la costruzione di una ferrovia elettrica da Amsterdam ad Harlem. La linea deve essere compiuta nel termine di dne anni; la durata della concessione è di 50 anni.

Le ferrovie inglesi nell'Africa orientale e l'Italia. — Giorni fa, era di passaggio a Roma, diretto per l'Egitto, Well Blundell, esploratore africano, il quale, nel suo breve soggiorno, ebbe occasione di conferire con il conte Scheibler, presidente della Società delle miniere d'oro dell'Uallega. Well Blundell si recherà allo Scioa e più precisamente all'Uallega. Il viaggio non è nuovo per lui; quei paesi furono visitati da Well Blundell pochi anni or sono, quando attraversò l'Etiopia da levante a ponente e, seguito verso nord il corso del Nilo Azzurro, per la via d'Egitto tornò in Europa.

Questa volta egli si reca nell'Uallega accompagnato da un suo ingegnere per estendere sempre più gli studi, specialmente minerari, in quella ricca regione, dove pare che anche gli Inglesi vogliano rivolgere la loro attività.

Essi già possiedono una concessione limitrofa a quella della Società delle Miniere. Questa è ad oriente del fiume Didessa e l'inglese è ad occidente.

L'Uallega richiama ora l'attenzione in modo speciale, perchè, avvenuto l'accordo anglo-etiopico, si ritiene che la via più adatta per la ferrovia inglese da Cartum verso il sud, sia la vallata del Nilo Azzurro. Quindi il futuro tronco se passerà, come è presnmibile, molto vicino all'Uallega, grande vantaggio ne verrà allo sviluppo economico di quella regione, che offre un campo di attività industriale anche agli Italiani.

Questo tronco avrà una grande importanza anche perchè farà parte della gigantesca linea, che sta sempre in cima a tutti i disegni dell'Inghilterra in Africa, cioè la ferrovia dal Capo al Mediterraneo. Infatti, costeggiando l'altipiano etiopico, passerà presso il lago Rodolfo e raggiungerà il lago Victoria, ove dei piroscafi si preparano già al servizio di trasbordo per il giorno in cui sarà pronto il tronco dal lago Tanga al lago Victoria.

La nuova spedizione inglese di cui si parla in questi giorni, guidata da Mac Millen e confortata dagli aiuti del rappresentante inglese ad Addis-Abeba, colonnello Harrington, moverà, come si annunzia, da una stazione prossima alla capitale dello Scioa e avrà per sua meta Cartum. Essa quindi esaminerà tutto il corso del Nilo Azzurro per studiare le nuove ferrovie.

Perchè a fianco della grande linea dorsale da nord a sud, Mediterraneo-Capo, si connetteranno altre ferrovie secondarie, che in direzione da ovest ad est giungeranno al mare.

Una di queste è la ferrovia costruita Victoria-Mombasa. Altra a Suakim-Cartum, da costruirsi; altra è una linea Nilo Azzurro-Addis Abeba.

La linea Suakim-Cartum, della quale Lord Cromer, l'arbitro dell'Egitto, parlava, giorni fa, come di una necessità, sarà un duro colpo per la nostra Colonia Eritrea, che vedrà tagliate in tal modo le arterie del suo appena incipiente commercio. Magro compenso è quindi il benefizio che potrà ricavare l'Italia dalla ferrovia che passerà accanto all'Uallega.

I recenti rapporti dell'ing. Riboni, il presente direttore delle miniere d'oro dell'Uallega dopo la morte dell'ingegnere Comboul, fanno sperare che qualche utilità ne deriverà fra breve al commercio italiano. Ma la concessione appartiene a privati, non è del tutto italiana, e il nostro Governo non vuole o non sa trarne profitto.

Ferrovia a Cipro. — Il Parlamento inglese ha messo a disposizione del Governo di Cipro circa 7 milioni di franchi per rigenerare il porto di Famagosta e costruire una ferrovia che lo congiungerà a Nicosia ed a Morfu con diramazione verso Larnaca.

I lavori del perto sono cominciati e saranno compiuti nel corso del 1904. La spesa sarà di circa 2 milioni e mezzo di franchi. Il porto avrà delle banchine e un molo capace di ricevere da otto a dieci grandi battelli (da 100 metri di lunghezza e più). Esso avrà da 7 a 8 metri di profondità di *quai*. La ferrovia sarà lunga circa 160 chilometri. Essa sarà a scartamento ridotto, probabilmente di 75 cm., e impiegherà di proferenza vagoni da 5 tonnellate. Se ne commetteranno, per cominciare, 150, con un numero proporzionato di locomotive e 25 carrozze per viaggiatori. Le rotaie saranno di circa 20 chilogrammi.

Si parla di riprendere il materiale della ferrovia da Porto Said ad Ismailia, la quale deve essere sostituita da un'altra a scartamento normale; ma il percorso di questa linea non rappresenta che la metà di quella di cui parliamo, e poi vi sono nell'Egitto stesso dei compratori disposti ad acquistare quel materiale. In ogni caso non vi saranno meno di 80 chilometri da fornire.

Le notizie e le informazioni in proposito si possono avere rivolgendosi alla sede del Governo dell'Isola, a Nicosia (Cipro).

Ferrovie Nordamericane. — *Una linea ferroviaria acquistata dal Canadà.* — L'acquisto della Great-Northern-Railway del Canadà da parte della Canadian-

Northen-Railway-Company è stato annunciato. Il Canadà possederà così la linea ferroviaria dalla frontiera di Ontario a Quebec.

Ferrovia Transcontinentale Canadese. — L'ultimissimo progetto di ferrovia canadese è quello per una linea da Hamilton Inlet, Labrador, a un punto del sistema del Grand Trunk, a mezza strada tra l'Atlantico e il Pacifico. La linea avrà circa 1000 miglia di lunghezza. Il Governo del Newfoundland ha fatto le necessarie concessioni nel Labrador, ed è assicurato che il Governo del Dominion è favorevolmente disposto al progetto.

Ferrovia del Congo. — Lo Stato del Congo ha ricevuto telegraficamente da Bruxelles un decreto ohe stabilisce a Stanleyville il punto terminale della ferrovia dei Grandi Laghi. I lavori sono subito cominciati.

Ferrovie del Siam. — Il Console generale degli Stati Uniti scrivendo da Bangkok afferma che dopo le sollevazioni avvenute nel nord, negli ultimi mesi scorsi, il Governo siamese ha elaborato un piano di costruzioni ferroviarie, non previste sinora in bilancio. Per ciò il Governo ricorrerà ad un prestito di circa 20 milioni di ticols, circa 25 milioni di lire, e il dipartimento delle ferrovie sta preparando gli inviti d'asta per la fornitura del materiale permanente per la linea del nord, che avrà 400 chilometri di lunghezza. Questi lavori saranno seguiti da una ulteriore estensione della linea nord e molto probabimente anche da un'estensione delle linee meridionali.

Notizie Diverse

Ad evitare gli scontri ferroviari. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia:* L'ing. Aristide Bianchi, nostro concittadino, ha ideato un apparecchio pratico e sicuro per segnalazioni acustiche sulle ferrovie ordinarie ed elettriche, il cui funzionamento dipendente od indipendente dalle segnalazioni ottiche attuali, è automaticamente prodotto dal passaggio dei treni. Questo apparecchio non richiede alcuna manovra speciale, nè modifica le norme regolamentari riguardanti l'armamento dei binari, ed il personale ferroviario, per cui la soluzione dell'importante quesito è nettamente definita entro i giusti limiti prescritti dal moderno regime ferroviario. Il ben riuscito congegno diede ottimi risultati d'officina e ora si sta installando su una linea delle Strade Ferrate Meridionali (Rete Adriatica). Lo studioso inventore, uno dei più anziani in Italia per tal genere di studi, ha conseguito brevetto pel suo ritrovato in tutti gli Stati e gode di speciale considerazione da parte del R. Ispettorato e delle Società italiane esercenti.

Un nuovo canale industriale. — È in esame al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto presentato dagl'ingegneri signori G. Cieri e G. B. Conti di Milano per la derivazione di acqua dal fiume Adda da servire per un canale industriale navigabile fra Sondrio e Morbegno, per la costruzione del quale i proponenti domandano la concessione.

Il canale progettato sarebbe ripartito in quattro tronchi alimentati da quattro diverse e successive derivazioni. Il primo tronco, sulla destra dell'Adda, si estenderebbe dalla confluenza del torrente Donina a quella del Mallaro, con una derivazione di acqua di mc. 24 al 1'', di cui mc. 22 destinati a forza motrice con un salto di m. 6.87 per ottenere una forza di 2015 cavalli, Il secondo tronco, sulla sinistra dell'Adda, dalla confluenza del Mallaro andrebbe alla località Valle sotto Berbenno; avrebbe una derivazione di mc. 24.50, di cui 22.50 per forza motrice con un salto di m. 14.69 per una forza di 4407 cavalli. Il terzo tronco sulla destra d'Adda da Valle alla confluenza del Masino prenderebbe mc. 25, di cui 23 per forza motrice, con un salto di m. 5.30 ed una forza di 1625 cavalli. Il quarto tronco infine, sulla sinistra d'Adda, dalla confluenza del Masino a quella del Bitto, prenderebbe mc. 32, di cui 30 per forza motrice, con un salto di m. 38 e con una forza di 15,200 cavalli.

La forza totale ricavabile sarebbe quindi di 23,247 cavalli teorici, e verrebbe impiegata preferibilmente nelle industrie locali; una parte sarebbe poi trasmessa, sotto forma di energia elettrica, nei vicini centri abitati, tanto nella provincia di Sondrio quanto in quella di Como.

Il costo dell'intiera opera è preventivato in L. 7,632,000.

Il petrolio e le ferrovie in America. — In California si contano attualmente 2500 pozzi produttori di petrolio, ripartiti in 14 diversi distretti. Il consumo annuale del petrolio, che nel 1900 era di quattro milioni di barili, è stato di 12 milioni di barili nel 1902 e si calcola a 20 milioni di barili pel 1903.

Ciò che fa supporre che il consumo raggiungerà questa cifra è che le Compagnie ferroviarie modificano attualmente tutto il loro macchinario per impiegare esclusivamente l'olio minerale.

Inoltre le fabbriche locali, le Compagnie elettriche, le officine del gas impiegano già quasi esclusivamente il petrolio, e 300 caldaie a vapore adoperano attualmente il petrolio come combustibile. Questo sviluppo sempre crescente ha spinto i capitalisti a fare acquisti di terreni petroliferi dei distretti di Kern, Sunset, Mao-Kittrick e Mibway, dove dei terreni che valevano ordinariamente dieci dollari l'acre (400 are), furono comperati a prezzi varianti tra 500 e 5000 dollari l'acre. Il rapporto nota come molti capitali inglesi, francesi e belghi siano stati investiti in questa speculazione.

Il rapporto poi si occupa dell'impiego del petrolio come combustibile nei bastimenti a vapore. Lo *Steamer Mariposa*, ehe fa il viaggio da San Francisco a Taiti, lo impiega da molto tempo, e altri bastimenti ne seguono con vantaggio l'esempio.

Il petrolio è anche adoperato per innaffiamento delle vie e delle strade ferrate. La Compagnia di Santa-Fè innaffia già con petrolio greggio una lunghezza di via di 666 miglia, e la Compagnia del *Southern-Pacific* un percorso di 300 miglia.

Il commercio del carbone minerale ha naturalmente assai sofferto per la concorrenza del petrolio.

Le importazioni in California, che nei primi nove mesi del 1901 erano di 750,000 tonnellate, sono scese nell'ugual periodo del 1902 a 440,000 tonnellate. Sono due milioni di dollari che la California, mercè il petrolio, ha pagato in meno all'Australia, all'Inghilterra ed al Paese di Galles.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Casalduni — Benevento (16 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana alla contrada Spinelle, per L. 80,000. Dep. provv. L. 3000.

Direzione Genio Militare di Bari (16 febbraio, ore 11, unico defin.). — Appalto dei lavori di restauro nella caserma San Benedette in Brindisi, per lire 4500. Dep. provv. L. 450. Ultimazione lavori 90 giorni.

Direzione Genio Militare di Verona (16 febbraio, ore 10.30, unico defin.). — Appalto dei lavori di rafforzamento di solai nell'ex-laboratorio Gradaro, in Mantova, per L. 2000. Deposito provvisorio L. 200. Dep. spese L. 100. Ultimazione lavori giorni 30.

Municipio di Manta — Cuneo (16 febbraio, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un nuovo cimitero, per L. 11,347.60. Fatali 3 marzo, ore 12. Cauz. L. 1200.

Società Mandamentale di Tiro a segno di Giungarico — Grosseto (17 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori per la parziale costruzione e parziale restauro di un campo di tiro, per L. 2600. Deposito provvisorio L. 300 e 150 per spese. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Ferrara (18 febbraio, ore 10.30, unico defin.). — Appalto dei lavori di rimonta della sassaia a difesa del froldo di Sant'Alberto, a sinistra del Reno, comune di Argenta, frazione Longastrino, per L. 68,910. Consegna lavori 200 giorni. Documenti 14 febbraio. Dep. provv. L. 3000.

Municipio di Canino — Roma (18 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile, provvisoriamente aggiudicato per L. 43,619.10.

Direzione Genio Militare di Bologna (18 febbraio, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori di miglioramsnto nella caserma Santa Caterina in Bologna, per L. 3500. Dep. provv. L. 350. Ultimazione lavori 50 giorni.

R. Prefettura di Messina (18 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di riparazione delle opere di condotta delle acque da costa franosa a monte del ponticello n. 71, lungo il tronco da Sella Mandrazzi alla provinciale per la marina, in contrada Salice, della provinciale n. 72, Randazzo-Milazzo, per L. 36,256.36. Dep. L. 1000. Docum. sino al 6 febbraio.

Municipio di San Vitaliano — Caserta (19 febbraio, ore 11, defin.). — Appalto della manutenzione delle strade comunali inghiaiate, provvisoriamente agg. al signor D'Alessandro Aniello fu Giuseppe, domiciliato a S. Vitaliano, via Appia.

Municipio di Oderzo — Treviso (19 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato a sede dell'Ospedale civile Pompeo Tomitano, per L. 77,053.20. Deposito provvisorio L. 1500. Deposito spese L. 1000. Fatali 9 marzo, ore 12. Cauzione L. 5000.

Municipio di Verona (21 febbraio ore 9, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori murari ed affini, occorrenti alla riduzione ad uso Istituto Tecnico del Palazzo Bevilacqua e fabbricati annessi, per complessive L. 162,521.20, provv. agg. col ribasso del 10 per cento, e cioè per L. 154,240.75.

R. Prefettura di Campobasso (21 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al consolidamento e sistemazione del settimo tronco della strada provinciale n. 40, compréso tra l'abitato di Sant'Elia a Pianisi e la già comunale di Colletorto in provincia di Campobasso, per complessive L. 118,250. Dep. provv. L. 5000. Cauz. decimo. Consegna lavori mesi 12. Offerte 20 febbraio. Docum. 13 febbraio.

Convitto Nazionale di Sondrio (26 febbraio, ore 11, unico definitivo). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti alla costruzione dell'edificio Ginnasio-Liceo di Sondrio, per L. 73,160.69. Deposito provv. L. 8000. Consegna lavori 30 mesi.

R. Prefettura di Padova (26 febbraio, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori per costruzione della banca in drizzagno 2° Dolfui, a sinistra dell'Adige, per m. 502, nel comune di Cavarzere, per L. 16,450. Dep. provv. L. 1000 e L. 900 per spese. Cauzione decimo. Documenti 17 febbraio.

R. Prefettura di Sassari (26 febbraio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di riparazione ai ponti e passerelle in legno sul torrente Posada e Padrongianus e cunettoni esistenti tratti della strada di accesso dei manufatti, lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 75, per L. 14,500. Dep. provv. L. 700. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 4 mesi. Documenti 15 febbraio.

R. Prefettura di Roma (28 febbraio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla sostituzione dell'ultimo tratto di banchina in legname marcito e cadente con altrettanta in muratura, nel porto canale di Fiumicino, per m. 84, dal ponte in barche fino ad intestarsi con l'attuale banchina in muratura, per L. 24,877.87. Consegna giorni 150. Documenti 23 febbraio. Cauzione decimo.

Municipio di Pontinvrea (Genova), (10 marzo, ore 9, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione della passerella sul torrente Erro, per L. 5698.32.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale del R. Arsenale, 2° Dipartimento Marittimo di Napoli, Spezia, Venezia e Taranto (26 febbraio, ore 11). — Fornitura di oggetti di bronzo e di ottone lavorati, occorrenti alla regia nave B. Brin, per complessive L. 50,000. Docum. 14 febbraio. Cauz. L. 5000. Risultati d'asta 2 marzo, ore 12. Fatali 26 marzo, ore 12. Deposito spese L. 1300.

Idem, idem di Napoli (28 febbraio, ore 11). — Fornitura di massellare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in lamiere ed in verghe di ferro omogeneo per complessive L. 36,000. Dep. provv. L. 3600. Risultati d'asta 4 marzo, ore 12. Fatali 24 marzo, ore 12. Deposito spese L. 1000.

Direzione Generale del R. Arsenale di Spezia, Napoli e Venezia (19 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di chiavarde e chiavardette di ferro omogeneo per complessive L. 72,700, provv. agg. col ribasso del 21.10 0[0 e cioè per L. 57,360.30, da consegnarsi nei R. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Dep. provv. L. 7300.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia (23 febbraio, ore 11). — Appalto della provvista alla R. Marina di lampadine e portalampadine per impianti elettrici per l'importo presunto complessivo di L. 38,000 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, secondo le richieste che saranno fatte dal Ministero della Marina. Deposito provvisorio L. 3800. Risultati d'asta 27 febbraio, ore 11.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (25 febbraio, ore 9.30). — Fornitura di kg. 25,000 di acciaio dolce in lamiera a L. 0.50, L. 12,500. Cauzione L. 1250. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (3 marzo, ore 11). — Appalto della impresa di massellare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in ferro fino in verghe, in ferro minuto ed in ferro ordinario per complessive lire 36,000. Deposito provvisorio L. 3600. Risultati d'asta 7 marzo, ore 12. Fatali 28 marzo, ore 12. Deposito spese L. 1000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Gennaio 31	Febbraio 7
Azioni Ferrovie Biella	L.	560	560
» » Mediterranee	»	473	464
» » Meridionali	»	699.50	693.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	433.50	483.50
» » » (2ª »)	»	415	408
» » Secondarie Sarde	»	236	236
» » Sicule	»	670	670
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D*	»	348	348.50
» » Cuneo 3 0[0	»	365	365
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	100.50	100.50
» » Mediterranee 4 0[0	»	505.50	500
» » Meridionali	»	347	320
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	318	318
» » » 2ª emiss. »		315	315
» » Sarde, serie *A*	»	350	350
» » » serie *B*	»	350	350
» » » 1879	»	350	350
» » Savona	»	365	365
» » Secondarie Sarde	»	507.00	507.50
» » Sicule 40[0 oro	»	510	511
» » Tirreno	»	507.50	509.50
» » Vittorio Emanuele	»	369.50	370

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Gennaio 1903.* — *20ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1028**	+ **37**
Media	**4760**	**4760**	»	**1056**	**1011**	+ **45**
Viaggiatori	1,326,545.69	1,281,650.96	+ 44,894.73	46,068.64	48,138.37	— 2,069.73
Bagagli e cani	67,699.33	60,822.82	+ 6,876.51	1,003.05	901.17	+ 101.88
Merci a G. V. e P. V. acc.	343,880.11	342,879.37	+ 1,000.74	10,568.59	11,188.55	— 619.96
Merci a P. V.	1,872,,069.10	1,901,265.03	— 29,195.93	58,013.62	62,243.21	— 4,229.59
TOTALE	3,610,194.23	3,586,618.18	+ 23,576.05	115,653.90	122,471.30	— 6,817.40
Prodotti dal 1° Luglio 1902 al 20 Gennaio 1903.						
Viaggiatori	33,010,828.53	30,947,556.09	+ 2,063,272.44	1,537,573.41	1,446,983.50	+ 120,589.91
Bagagli e cani	1,587,860.17	1,502,462.49	+ 85,397.68	44,292.95	41,055.73	+ 3,237.22
Merci a G. V. e P. V. acc.	8,207,573.70	8,065,254.60	+ 142,319.10	291,959.98	284,219.13	+ 7,740.85
Merci a P. V.	41,706,007.74	41,203,084.76	+ 502,922.98	1,594,173.55	1,566,152.60	+ 28,020.95
TOTALE	84,512,270.14	81,718,357.94	+ 2,793,912.20	3,497,999.89	3,338,410.96	+ 159,588.93
Prodotto per chilometro.						
della decade	758.44	753.49	+ 4.95	108.60	119.14	— 10.54
riassuntivo	17,754.38	17,167.72	+ 586.96	3,312.50	3,302.09	+ 10.41

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *20ª Decade* — *Dall'11 al 20 Gennaio 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	85,797.00	1,851.00	33,595.00	127,127.00	100.00	248,470.00	618.00	402.00
1902	84,938.00	1,976.00	27,978.00	148,754.00	661.00	264,307.00	618.00	428.00
Differenze nel 1903	+ 859.00	— 125.00	+ 5.617.00	— 21,627.00	— 561.00	— 15,837.00	»	— 26.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GENNAIO 1903.								
1902-903	2,073,181.00	46,727.00	387,385.00	2,953,900.00	31,911.00	5,493,104.00	618.00	8.889.00
1901-902	1,951,685.00	44,729.00	395,474.00	2,985,356.00	30,446.00	5,407,690.00	618.00	8.750.00
Differenze nel 1902-903	+ 121,496.00	+ 1,998.00	— 8,089.00	— 31,456.00	+ 1,465.00	+ 85,414.00	»	+ 139.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	31,966.00	466.00	21,202.00	23,355.00	72.00	77,061.00	482.00	160.00
1902	31,462.00	563.00	17,639.00	25,490.00	159.00	75,313.00	482.00	156.00
Differenze nel 1903	+ 504.00	— 97.00	+ 3,563.00	— 2,135.00	— 87.00	+ 1,748.00	»	+ 4.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GENNAIO 1903.								
1902-903	751,570.00	14,408.00	207,748.00	514,355.00	8,202.00	1,496,283 00	482.00	3,104.00
1901-902	734,936.00	14,964.00	200,017.00	494,760.00	5,713.00	1,450,390.00	482.00	3,009.00
Differenze nel 1902-903	+ 16,634 00	— 556.00	+ 7,731.00	+ 19,595.00	+ 2,489.00	+ 45,893.00	»	+ 95.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	822.00	43.00	2,150.00	914.00	»	3,929.00	23.00	171.00
1902	3,134.00	168.00	1,233.00	2,452.00	»	6,987.00	23.00	304.00
Differenze nel 1903	— 2,312.00	— 125.00	+ 917.00	— 1,538.00	»	— 3,058.00	»	— 133.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GENNAIO 1903.								
1902-903	93,673.00	3,696.00	25,269.00	57,965.00	31,00	180,634.00	23.00	7,858.00
1901-902	81,532.00	3,706.00	22,881.00	37,385.00	31,00	145,535.00	23.00	6,328.00
Differenze nel 1902-903	+ 12,141.00	— 10.00	+ 2,388.00	+ 20,580.00	»	+ 35,099.00	»	+ 1,530.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	184 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 28 p.	7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 07 p.	8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	8 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	8 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.		6 50 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.		7 42 p.
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		9 — p.
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—		10 46 p.
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—		10 51 p.
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.					12 31 a.
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.					12 33 a.
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 15 a.
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 22 a.
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.			3 40 a.
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — ***Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.*** Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — ***Da P.-L.-M. verso Boulogne.*** Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	***in Savigliano ed in Torino***

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee - Telegrafia - Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

PREMIATA FABBRICA
CASSE-FORTI
INCOMBUSTIBILI
Sistemi Perfezionati e Brevettati
POESIO GIUSEPPE
TORINO
Corso Principe Oddone, 19
— (*Catalogo a richiesta*) —
Deposito Via Garibaldi, 32.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 14 Febbraio 1903. NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIA CUNEO-NIZZA

Di un più diretto tracciato da Nizza alla frontiera italiana.

Nella recente agitazione delle provincie piemontesi per la costruzione del tronco Vievola-Confine, la preoccupazione di decidere il Governo nostro a troncare qualsiasi esitazione eventualmente determinata da combinazioni parlamentari, ha lasciato passare inosservato un lato della questione che non è il meno importante, sul quale parmi doveroso richiamare l'attenzione del pubblico, che in questo momento tanto s'interessa al nuovo valico internazionale. Voglio alludere al tracciato del tronco scorrente in territorio francese fra Nizza e San Dalmazzo di Tenda.

Generalmente in Piemonte si crede sempre che il percorso fra Cuneo e Nizza sia di soli 108 chilometri, come risultava dai primi studi presentati dal Délestrae, dal Durandy, dal Wautheleret, ecc.

Si era bensì saputo di un'agitazione intesa a sostituire al tracciato diretto una deviazione per l'Escarène e Lucéram, e che contro tale agitazione si era recisamente pronunciata la città di Nizza, perchè quella variante importava giri viziosi e più viziose contropendenze. Ma per la grande difficoltà di avere notizie attendibili sul tracciato definitivo di una linea di confine e per di più da costruirsi in territorio straniero, pochissimi sanno da noi che l'antica contesa fra i fautori del tracciato diretto ed i fautori della deviazione di Lucéram, venne risolta con una specie di tracciato di conciliazione, che, lasciato in disparte Lucéram, al cui allacciamento si provvederà in seguito mediante apposita diramazione, tocca pur sempre l'Escarène per ridiscendere a Sospello, e di qui per Breglio e Fontan raggiungere il confine italiano alla quota di m. 595, e la stazione di San Dalmazzo di Tenda alla quota di m. 693 sul mare, deviando così sensibilmente dalla traccia più diretta, la quale doveva passare per il vallone di Gaudissart, attraversare in galleria i monti Méras e Barbonet e per la valle di Merlanson giungere a Sospello.

Delle conseguenze poi di tale compromesso, col quale si veniva a dare soddisfazione al traffico locale a tutto scapito del traffico internazionale, non potè rendersi conto, almeno nel giusto loro valore, l'opinione pubblica al di qua delle Alpi e fors'anco al di là; tantochè, or non è molto, un distintissimo tecnico francese mi assicurava di avere appreso a buona fonte che l'allungamento del percorso in causa della deviazione per l'Escarène non superava gli 800 metri. Qui da noi e in relazioni ufficiali, e in giornali accreditati per la riconosciuta competenza dei loro redattori tecnici, il percorso della linea Cuneo-Nizza per l'Escarène continuò ad essere indicato nella cifra di 108 chilometri, e nelle discussioni avvenute in assemblee amministrative e politiche sulla Cuneo-Nizza si è sempre ritenuto trattarsi del tracciato più diretto.

Il vero si è che la lunghezza di quel tracciato, anzichè di soli 108 chilometri, viene ad essere definitivamente di 121 chilometri arrotondati, come risulta dal seguente cenno sommario del suo andamento.

Il tracciato staccandosi dalla stazione di Nizza rimonta la valle del Paglione, e oltrepassata di qualche chilometro l'Escarène, entra in galleria sotto il colle di Braüs, nella quale raggiunge un primo punto culminante alla quota di m. 434 sul mare, con un percorso di 28 chilometri, dei quali 16 circa con pendenza media del 10 0|00 e 12 con pendenza media del 22 per mille. Dal punto culminante discende con pendenza media dell'11,50 0|00 e con percorso di km. 4 alla stazione di Sospello (quota 388) in valle Bevera, dopo la quale il tracciato prende a risalire con pendenza media del 19.10 0|00 e con un percorso di km. 9 giunge alla quota di m. 560, secondo punto culminante, sotto la galleria del colle di Brouis, per quindi ridiscendere in valle Roja con pendenza media del 25.55 per mille e giungere alla stazione di Breglio (quota 330) con un percorso di km. 9. Da questo punto il tracciato rimonta la valle Roja, toccando Fontan e raggiunge il confine italiano alla quota di m. 595 e la stazione di San Dalmazzo di Tenda alla quota di m. 693 con un percorso di km. 15 e una pendenza media del 24.20 0|00.

La distanza fra Nizza e San Dalmazzo di Tenda risulterebbe così di 65 chilometri arrotondati, ai quali aggiungendo i 56 chilometri del tronco fra S. Dalmazzo di Tenda e Cuneo, si giunge ad un percorso della Cuneo-Nizza di km. 121.

Due sarebbero le gallerie principali a doppio binario, una sotto il colle di Braûs di km. 5.50 e l'altra sotto il colle di Brouis di km. 5, oltre a varie gallerie minori, fra le quali una elicoidale di km. 1,5 circa a cavaliere del confine; molti i manufatti importanti, fra i quali un viadotto di notevolissima altezza sul Roja.

Questi cenni semplicemente sommari, pazientemente desunti da resoconti apparsi qua e là su giornali francesi ed italiani, sono tuttavia sufficienti a dare un concetto adeguato dell'andamento della linea in territorio francese, ed a mettere in evidenza il vizio capitale di tale tracciato, che è quello delle due contropendenze, le quali oltre ad aumentare notevolmente il dislivello a superarsi fra Nizza ed il confine, rendono (quel che è anche più grave) necessarie livellette dal 25 al 30 per mille.

Certo non è di qua dalle Alpi che si avrebbe ragione di sollevare pretese in fatto di livellette a forti pendenze, dal momento che pendenze del 25 0|00 si riscontrano pure nel tronco da Vievola a Robilant già attualmente in esercizio, e pendenze anche superiori al 25 0|00 si dovranno introdurre nel tronco a costruirsi fra Vievola e San Dalmazzo.

Senonchè l'appunto apparirà pienamente giustificato, quando si consideri che in questo caso speciale le forti pendenze sono perfettamente gratuite, in quanto si potrebbero evitare con la soppressione delle contropendenze, all'infuori di quelle strettamente richieste dalle esigenze della costruzione di lunghe gallerie; contropendenze queste, le quali per le mitissime livellette possono ritenersi trascurabili agli effetti dell'esercizio. Il fatto che nell'alta valle della Roja si debbano adottare pendenze fra il 20 e il 30 per mille, per non allungare eccessivamente il percorso, non è ancora una buona ragione perchè uguali pendenze si abbiano ad adottare anche inferiormente a San Dalmazzo quando se ne possa fare a meno, ed anzi l'abbassamento delle medesime al limite del 16 od al più del 17 per mille si possa conseguire realizzando ancora un notevole abbreviamento nel percorso. Al postutto si dovrà convenire che per l'esercizio della Cuneo-Nizza sarebbe un risultato da non trascurarsi, qualora si potesse limitare fra Robilant e San Dalmazzo di Tenda il tronco da esercirsi colle esigenze delle ferrovie di montagna.

Questo è il problema.

I primi studi presentati dal Cerroti, dal Piccon, dal Délestrac, dal Durandy e dal Wautheleret avevano tutti livellette con pendenze del 25 e più per mille; anzi alcuni di essi contemplavano piani inclinati con pendenze eccezionali del 60 per mille.

Ma nel 1884 il sempre rimpianto ing. comm. Vincenzo Demorra studiava sulle località un profilo longitudinale di grande massima a miti pendenze per il tronco scorrente in territorio francese. Del suo tracciato egli ha steso una descrizione sommaria in una sua Relazione dell'aprile 1900 alla Commissione municipale per gli interessi ferroviari di Torino. Eccone un cenno con le sue testuali parole.

« Da San Dalmazzo (quota 703) fino alla stazione di » Saorgio e di Breglio il tracciato segue la destra del Roja » discendendo con pendenza del 14,40 0|00. Il Vallone » Cairos è attraversato con un viadotto alto assai, e i numerosi monti, che s'incontrano, sono traforati da numerose gallerie, che complessivamente misurano 8850 metri » di lunghezza. Lasciata la stazione di Breglio, con una » galleria di m. 5100, la traccia attraversa i colli di Pérces » e di Bose e passa sopra il rio Beolet con un viadotto » di circa 40 metri di altezza, per rientrare in gallerie di » m. 1500 sotto il monte Agaisen e raggiungere così la » stazione di Sospello, dopo di avere attraversata la Bevera » alla quota di m. 360 con pendenze del 14 0|00. Oltre » Sospello, con una galleria di m. 5900 » (che l'ing. Demorra riteneva potersi con ulteriori studi particolareggiati dividere in due, regolando meglio le livellette) « si attraver» sano i monti Barbonet e Méral con pendenza dell'8.3 0|00 » e con un viadotto di m. 20 circa di altezza. Sorpassato » il torrente Paillon, il tracciato continua sulla sinistra » di questo torrente fino alla stazione di Peillon (quota » 226) con pendenza del 17 0|00, dopo la quale, attraver» sate due gallerie di m. 2600 e 1200, raggiunge Drap » alla quota di m. 144, per arrivare con altri piccoli via» dotti e brevi gallerie alla stazione di Nizza con una pen» denza del 16 0|00. Il percorso da Cuneo a Nizza sarebbe » il seguente:

» Tratta costrutta Cuneo-Vievola	km.	42.577
» Da Vievola a Tenda . . .	»	8.428
» Da Tenda alla Dogana . .	»	6.000
» Dalla Dogana al Confine . .	»	3.000
» Dal Confine a Nizza . . .	»	47.000
Totale	km.	107.005 ».

Il profilo schematico di tale tracciato, allegato alla sua Relazione presentata al Sindaco di Torino con lettera 26 aprile 1900, si può agevolmente riscontrare sulle nitidissime carte dello Stato Maggiore francese; e più completamente ancora potrebbe riscontrarsi sulle carte quotate della Contea di Nizza al diecimila dello Stato Maggiore Sardo, se le medesime non fossero da noi tenute gelosamente nascoste persino agli ufficiali del Genio Civile, mentre in Francia sono messe a disposizione degli ingegneri incaricati degli studi per la Cuneo-Nizza.

Così sulla base di 108 chilometri arrotondati si realizzerebbe un risparmio di percorso di 13 chilometri di fronte al tracciato per l'Escarène.

I due tracciati si equivarrebbero presso a poco per ciò che riguarda le due gallerie maggiori: ma il tracciato Demorra avrebbe uno sviluppo alquanto superiore di gallerie secondarie e di grandi manufatti; e quindi il suo costo chilometrico riescirebbe indubbiamente più elevato; ma per contro presenterebbe il risparmio non indifferente della costruzione di ben 13 chilometri di ferrovie di montagna; e un risparmio notevolmente maggiore presenterebbe poi nelle spese di esercizio in dipendenza della minor lunghezza della linea e del molto minore dislivello da vincere per raggiungere la stazione di confine.

Basti considerare che sommando insieme le varie salite nell'andata e nel ritorno col tracciato per l'Escaréne, si giunge a un dislivello totale di m. 1229, mentre la differenza delle quote dei punti estremi sarebbe appena di m. 677.

Questo può dare un concetto della diversa resistenza dei due tracciati, la quale, del resto, si può all'ingrosso valutare col metodo speditivo delle pendenze medie delle varie tratte, proposto dal Baum per il calcolo delle lunghezze virtuali in rapporto al lavoro meccanico. Per questo, non calcolandosi esattamente i raggi e lo sviluppo delle curve, si può supporre, senza allontanarsi troppo dal vero, che sotto questo aspetto i due tracciati si equiparino e che l'allungamento dovuto alle curve sia per entrambi uguale al 30 0|0 delle lunghezze effettive.

Ciò posto, le lunghezze virtuali col metodo speditivo Baum risulterebbero come segue:

	Tracciato De Morra	Tracciato per l'Escarène
Lunghezza effettiva . m.	51,500	64,600
Allungamento dovuto alle curve . . . . »	15,450	19,380
Allungamento dovuto alle pendenze . . . »	144,147	304,435
Lunghezza virtuale m.	211,097	388,415

Ed i cofficienti virtuali per rapporto al lavoro meccanico risulteranno uguali a . . $\frac{211,097}{51,500} = 4.10$ e $\frac{388,415}{64,600} = 6.01$

Essendo stato l'introito chilometrico della linea valutato in base ai più attendibili dati statistici in L. 30,000, nell'ipotesi di un traffico uguale nei due sensi con un coef-

ficiente di frequentazione di $\frac{30}{2}$, la spesa di esercizio per ogni unità chilometrica di trasporto (viaggiatore o tonnellata) risulterebbe:

per il tracciato De Morra di . . . L. 0,0379
» per l'Escarène di . » 0,0478

e per l'intiero tronco tra Nizza e San Dalmazzo di Tenda, detta spesa risulterebbe rispettivamente di L. 1.97 e L. 3.11.

Le spese di esercizio per ogni chilometro di linea, valutate colla formola del Baum in funzione del coefficiente virtuale relativo al lavoro meccanico, sarebbero per il tracciato De Morra di L. 22,690, in ragione del 75.6 0\|0 dell'introito chilometrico, mentre per il tracciato per l'Escarène salirebbero a L. 30,139, in ragione del 100.46 0\|0 dell'introito. In altri termini, le condizioni di esercizio della linea per l'Escarène sarebbero così difficili, che non basterebbe l'introito chilometrico di L. 30,000 a coprire le spese, mentre invece col tracciato diretto si avrebbe sempre un margine del 24.40 0\|0 sull'introito stesso.

E finalmente le spese d'esercizio dell'intiero tronco fra Nizza e San Dalmazzo risulterebbero:

per il tracciato De Morra di . 22,690 × 52 = L. 1,179,880
» per l'Escarène di 30,139 × 65 = » 1,959,035

La differenza di . . . . . L. 779,155

capitalizzata al tasso netto del 4 0\|0, rappresenta la somma di L. 19,478,875.

Di fronte all'eloquenza di queste cifre, parmi non azzardato conchiudere che una bene intesa economia dovrebbe consigliare l'adozione del tracciato più diretto, il quale consente ad un tempo a un rilevante abbassamento delle livellette nell'interesse dell'esercizio, e ad un notevole risparmio di percorso nell'interesse del commercio.

Non ho a mia disposizione gli elementi necessari per valutare con qualche approssimazione il costo dei due tronchi; ma parmi di non andare lontano dal vero ritenendo che con la somma occorrente alla costruzione dei 65 km. del tronco Nizza-San Dalmazzo per l'Escarène, si potrà ugualmente far fronte alla spesa di costruzione dei 52 km. del tracciato De Morra; mentre, d'altra parte, col capitale di L. 19,478,875, che rappresenta il risparmio nelle spese annue di esercizio, si potrebbe ugualmente provvedere alla costruzione ed all'esercizio di una diramazione di 6 o 7 km. per l'allacciamento di Escarène, sempre quando, s'intende, tale diramazione venga costrutta ed esercitata col più dimesso modulo delle ferrovie d'interesse locale.

Sotto questo punto di vista, è notevole che l'Escarène verrebbe sempre, tanto in un modo quanto nell'altro, a trovarsi a 24 km. circa da Nizza e a 41 km. circa da S. Dalmazzo; cosicchè mentre per una parte si provvederebbe nei limiti del ragionevole agli interessi locali di Escarène e del gruppo di Comuni che ad Escarène fanno capo per i loro commerci con Nizza e con l'Italia, e si conserverebbe al bilancio della Cuneo-Nizza l'importo dei relativi traffici locali, per altra parte da tale netta separazione dei traffici internazionali non può che derivarne un notevole vantaggio, sia in ragione del risparmio di 13 km. per il traffico di estremità, sia in ragione dell'aumentato raggio d'azione della nuova linea internazionale.

Non si deve dimenticare che nel concetto degli iniziatori e primi suoi propugnatori il valico di Tenda doveva servire al collegamento del mezzodì della Francia col Piemonte, con la Lombardia e con l'Emilia. Nel fatto invece, adottandosi il tracciato indiretto per l'Escarène, non solamente le provincie della Lombardia e dell'Emilia resterebbero escluse da tale beneficio, ma lo resterebbe eziandio una parte non piccola del Piemonte, come appare dal seguente parallelo di percorrenze:

1) *Alessandria-Nizza* per Savona e Ventimiglia km. 247
» » per Cavallermaggiore, Cuneo e Tenda . . . . » 258

Svantaggio per la Cuneo-Nizza . . . . km. 11

2) *Tortona-Nizza* per Novi-Genova e Ventimiglia km. 258
» » per Alessandria, Cavallermaggiore, Cuneo e Tenda . . . . » 280

Svantaggio per la Cuneo-Nizza . . . . km. 22

3) *Mortara-Nizza* per Alessandria, Savona e Ventimiglia . . . . km. 290
Mortara-Nizza per Alessandria, Cavallermaggiore, Cuneo e Tenda . . . . » 301

Svantaggio per la Cuneo-Nizza . . . . km. 11

4) *Novara-Nizza* per Alessandria, Savona e Ventimiglia . . . . km. 314
Novara-Nizza per Torino, Cuneo e Tenda . » 309

Vantaggio per la Cuneo-Nizza . . . . . km. 5

Le cifre esposte dimostrano che, attuandosi il tracciato per l'Escarène, resterebbero escluse dal beneficio del nuovo valico e Mortara con la Lomellina, e Alessandria con buona parte dell'Alessandrino e del basso Piemonte; appena Novara risentirebbe il beneficio di qualche km. col transito di Torino.

Ma di fronte allo svantaggio della Cuneo-Nizza, di avere il suo punto culminante a 1041 metri sul mare, la protezione di soli 5 km. evidentemente non basta a dare al transito per Torino, in confronto del transito per la linea della Cornice, una preponderante forza d'attrazione della corrente commerciale fra il mezzodì della Francia e l'Europa centrale attraverso i valichi del Gottardo e del Sempione.

Coll'adozione invece del tracciato più diretto della Vievola-Nizza, tale protezione sarebbe portata da 5 a 18 km., mentre, d'altra parte, mediante qualche ritorno e qualche rettificazione nella rete ferroviaria piemontese, oltre ad una maggiore protezione al transito per Torino, si otterrebbe di far entrare nel raggio d'azione del valico di Tenda non solamente la Lomellina, l'Alessandrino, il Tortonese e il Vogherese, ma eziandio Milano e Pavia con le provincie lombarde, e Piacenza con le provincie dell'Emilia, venendosi per tal modo ad accentuare la caratteristica della Cuneo-Nizza di servire non semplicemente interessi regionali, ma bensì interessi eminentemente nazionali.

Trattandosi di un tronco, che deve svilupparsi in territorio francese, va da sè che non spetti a noi Italiani di fissarne l'andamento; ma si sa pure che il tracciato di una linea internazionale è sempre argomento di accordi fra i Governi delle due nazioni interessate. Ora, l'estendere così notevolmente il raggio d'azione del nuovo valico internazionale non è cosa che interessi esclusivamente il commercio italiano; Nizza e il mezzodì della Francia vi sono interessate al pari, e forse più di noi, per i loro scambi non con l'Italia soltanto, ma con l'Europa centrale; e ne è la prova la solenne protesta dall'on. senatore Borriglione indirizzata, il 10 aprile 1899, al Governo francese contro il proposito di far deviare sopra l'Escarène e Lucéram il tracciato della Cuneo-Nizza, dando alla linea il carattere di ferrovia d'interesse locale, in urto al disposto della legge 18 luglio 1879, che dichiarava la Nizza-Cuneo per Sospello d'interesse generale. È quindi il tornaconto di Nizza e del mezzodì della Francia, non meno del nostro, che consiglia ora di ritornare al tracciato più diretto.

E sarebbe davvero singolare che dopo simili precedenti, e dopo d'avere per tanti anni sollecitato una diretta comunicazione fra Nizza e Cuneo, ora l'opinione pubblica di là delle Alpi si mantenesse indifferente di fronte alla prospettiva di realizzare un tale mezzo di ulteriore economia di 13 km., migliorando ancora notevolmente le condizioni di esercizio della nuova linea, unicamente per il timore (come mi significava testè un autorevole personaggio di là) di intralciare le trattative in corso con la presentazione della nuova proposta; quasichè possa mai ritenersi intempestiva una legale agitazione intesa ad evitare, fin chè si è in tempo, un gravissimo errore di tracciato in una così importante comunicazione internazionale, quando si sa che a

tale errore non si troverebbe forse più mai un efficace rimedio per l'avvenire.

Quanti hanno avuto occasione di apprezzare nel rimpianto ing. Vincenzo De Morra, il tecnico scrupoloso, quanto il valente costruttore ferroviario, non dubitano punto che lo studio sul terreno del tracciato da lui proposto dimostrerà la possibilità, in linea tecnica, e la convenienza, in linea economica, di restringere fra Robilant e San Dalmazzo di Tenda la sezione della Cuneo-Nizza, da esercirsi coi criteri delle linee di montagna, e di ridurre nello stesso tempo a 108 km. arrotondati la distanza effettiva fra Cuneo e Nizza.

E nel caso nostro la condizione del minimo percorso diventa così predominante sopra tutte le altre, da giustificare pienamente il voto che l'opinione pubblica al di qua e al di là delle Alpi abbia a preoccuparsi seriamente della cosa, per fare, mediante una legale agitazione, pressione sui due Governi, onde la questione del tracciato definitivo fra Vievola e Nizza venga nuovamente studiata e risolta nel senso di assicurare colla massima brevità del percorso la maggiore economia dei trasporti.

Alba, 1° febbraio 1903.

Ing. COSTANZO MOLINERIS.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE.

Nella seduta dell'11 corr., il senatore Pisa ha svolto l'interpellanza circa le Convenzioni ferroviarie, che riferiamo testualmente:

« Non intendo oggi di addentrarmi nella gravissima questione dell'esercizio ferroviario; chiedo soltanto all'on. Ministro dei Lavori Pubblici se e quale azione intenda di svolgere il Governo nell'imminenza del termine per la disdetta del primo periodo delle Convenzioni ferroviarie. Fra le molte questioni che si rannodano a tale scadenza, accenno solamente a due punti salienti. Per la prosperità dell'azienda ferroviaria, come per quella d'ogni altra azienda industriale, occorre l'accordo delle due grandi forze che vi collaborano: del capitale e del lavoro. Ora è ancora fresco il ricordo della grave minaccia di sciopero del personale ferroviario verificatosi l'anno scorso e dissipata soltanto da rilevanti concessioni concordate laboriosamente dal Governo coi rappresentanti del personale stesso. E l'accordo fu concluso *pro tempore*, sino cioè alla scadenza delle Convenzioni ferroviarie col concorso pecuniario dello Stato e delle Società esercenti. Ma le chiare intenzioni dei ferrovieri non si limitano a questa temporaneità dell'accordo e dalle affermazioni fatte e dalle deliberazioni prese in seno alle loro Società risulta pubblicamente che essi considerano le concessioni ottenute come un puro acconto a ben maggiori domande e rivendicazioni che si riserbano pel giorno in cui, cessato l'attuale ordinamento dell'esercizio ferroviario, se ne debba iniziare un altro qualsiasi. Ora, vista l'importanza grande — in un'azienda ferroviaria di Stato o in un esercizio privato, non importa — della spesa di mano d'opera. parrebbe che già sin d'ora il Governo si dovesse preoccupare del gravissimo argomento: istituire un confronto fra i salari dei ferrovieri e quelli dei lavoratori appartenenti a industrie analoghe all'estero, indagare le condizioni fatte al personale delle Reti principali e in quale rapporto stieno colle mercedi degli operai addetti alle industrie analoghe; si avrà così una base larga e sicura per sapere se e in quanto le nuove domande dei ferrovieri, alla scadenza delle Convenzioni, sieno giustificate, e si avranno così gli elementi necessari per le eventuali opportune trattative.

« Si aggiunga, sempre su questo punto, la necessità di studiare un mezzo opportuno per dirimere le possibili controversie fra Amministrazioni ferroviarie e ferrovieri, dovendosi pure ventilare l'opportunità dell'introduzione per legge dell'arbitrato obbligatorio, che potrà riescire indicato specialmente pei servizi, come è questo, di pubblico interesse ».

L'oratore parla poi circa il termine della disdetta delle Convenzioni ormai vicinissimo, poichè scade col 30 giugno prossimo.

« Essendo notorio, egli dice, che una almeno delle grandi Società ferroviarie ha in animo di dare la disdetta, e ammettendosi generalmente che le attuali Convenzioni hanno fatto prova troppo cattiva per poter essere rinnovate tali e quali, io chieggo al Governo se ormai a soli 139 giorni dal termine della disdetta, si è formato un criterio in argomento : se cioè convenga o meno al Governo di prendere esso l'iniziativa per la disdetta medesima. In attesa della risposta del Ministro, esprimo la speranza che da essa venga un po' di luce sul problema ferroviario tuttora così oscuro ».

La risposta del Ministro.

Balenzano, Ministro dei Lavori Pubblici. — Non posso corrispondere pienamente all'invito fattomi dal senatore Pisa di essere largo a rispondergli. Quanto all'assetto definitivo del personale ferroviario, posso assicurarlo tuttora che esso è in continuo studio e da parte della Commissione e da parte dol mio Ministero. Quanto alla disdetta, posso assicurare che il Governo non è impreparato alle conseguenze dell'imminenza della cessazione delle Convenzioni e si è già formati quei giudizi che doveva farsi sulla questione. Ma, per ragioni di convenienza, non posso dire ora quali essi saranno per essere.

La Commissione Reale non ha ancora presentato la sua Relazione e il Governo per ora non può far altro che assicurare il Senato ed il senatore Pisa che il Parlamento sarà in tempo utile messo in grado di giudicare l'opera del Ministero di fronte alla disdetta delle Convenzioni ferroviarie, che scadono il 30 giugno 1905. Di più non posso, nè debbo dire.

Pisa prende atto dell'assicurazione data che il Governo studierà a fondo la questione delle mercedi dei ferrovieri. Circa le intenzioni del Governo per la disdetta, ripete di non poter ammettere che esso non si sia già formato un criterio in argomento.

Balenzano. — Il Governo ha già esaminato la questione e l'ha già risoluta; ma non crede prudente far pubblica la sua risoluzione prima che la Commissione Reale abbia presentato la sua Relazione. Ripeto che le preoccupazioni del senatore Pisa non hanno ragione di essere, perchè il Governo in tempo utile darà modo al Parlamento di pronunciarsi sulla questione (*Approvazioni*).

LE FERROVIE FRANCESI

Dalla elaborata relazione fatta alla Camera francese dal deputato Sibille rileviamo che la situazione delle concessioni ferroviarie all'aprirsi del 1903 assegna alle sei Compagnie 34,558 km. della rete di interesse generale: altri 3108 km. appartengono alla rete di Stato e 1450 km. alle reti secondarie ed industriali. Si contavano in esercizio a quell'epoca 38,231 km., la cui spesa di impianto si fa ascendere a circa 16.5 miliardi, di questi 4.3 caddero a carico dello Stato, 11.8 a carico delle Compagnie e 308 milioni a carico degli enti locali. Il costo ragguagliato a chilometro è di 430 mila lire in cifra tonda.

In seguito alle nuove concessioni del 1883 le Compagnie hanno emesso dal 1881 al 1900 delle obbligazioni ferroviarie per 3775 milioni, i quali vennero erogati per:

Spese sulle linee concesse prima del 1883 milioni 890;
Rimborso del debito di garanzia milioni 510;
Provvista di materiale mobile milioni 685;
Per esecuzione delle convenzioni 1883 milioni 956;
Per esecuzione di altre parziali convenzioni mil. 54.

Queste cifre non abbisognano di commento per dimostrare a quali oneri avrebbe dovuto andare incontro il pubblico erario se gli fosse toccato (come in uso di riscatto) di provvedere direttamente a mantenere in assetto le reti ed alla esecuzione delle nuove costruzioni, ed ancora più a dimostrare a quali somme di debito si possa arrivare in breve tempo se non si fanno ammortamenti e si ricorre al credito per le opere di ampliamento e completamento, provviste di materiale mobile anzichè attingerne i mezzi dall'esercizio.

L'on. Sibille rileva come siasi provveduto senza difficoltà a quel grosso capitale con emissioni di obbligazioni, le quali si disseminarono nel pubblico, essendo quell'impiego preferito dal piccolo risparmio e rappresentando le economie di molte migliaia di lavoratori, dimostrando così la falsità della leggenda che raffigura il capitale nelle società ferroviarie quale privilegio di una feudalità finanziaria.

Alle spese vanno ancora aggiunti gli impegni.

Le convenzioni del 1883 incorporavano nelle reti delle sei Compagnie circa 10,000 km. di cui erano in costruzione 3700, e il rimanente a costruire in buona parte, in seguito a parziali concessioni. Ora sul totale si trovano costruiti ed esercitati nel 1902, km. 6312: per altri 491 km.

fu provvisto all'apertura in quell'anno, per altri 348 la si presume pel 1903. Dei rimanenti 2800 km. circa se ne trova più della metà in lavoro, ed un migliaio di chilometri non è ancora definitivamente concesso. Si calcola che occorrerà una decina d'anni e una spesa di 700 altri milioni per completare la rete proposta nel 1883, mentre si presumeva allora di averla a compiere in dieci anni.

Accade inoltre che diverse linee reclamate con insistenza venti anni or sono riuscirebbero improduttive, e che il gran programma aveva decretato delle ferrovie le quali sarebbero oggi il duplicato e la rovina di linee d'interesse locale e di tramvie, già in attività d'esercizio, sufficienti ai bisogni.

All'incontro nuovi bisogni inattesi prima si affermano per la rapidità di comunicazioni alle quali non si era pensato nel 1879 e 1883, quali, per esempio, gli allacciamenti col valico del Sempione.

Una dura esperienza venne dunque a dimostrare il vero preconizzato dai più savi, e cioè che quei grandi programmi di opere pubbliche possano essere una lustra elettorale utile per un partito che vuol reggersi od anche solo un ministero, ma rovinosa pei contribuenti, i quali sono alla fine chiamati a far le scuse e a saldare i conti per le linee fruttifere come per quelle infruttifere, elettorali, ministeriali, ecc., di cui ricadono sulle loro spalle, oltre le spese di costruzione, anche le spese di esercizio.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1901-1902

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 29 novembre 1902

SIGNORI,

Non poche difficoltà noi abbiamo con ogni impegno superate nell'esercizio testè decorso, allo scopo precipuo di provvedere alle legittime esigenze della regione in cui si svolge la nostra industria. Abbiamo perciò rivolto ogni studio al miglioramento degli orari dei treni e all'attuazione di nuove tariffe atte a giovare all'agricoltura ed a sviluppare i commerci.

Abbiamo aumentate le percorrenze di circa 200 mila chilometri-convoglio in servizio dei viaggiatori, ed abbiamo ridotto, in maniera rilevante, la tariffa dei concimi chimici, quella dei grani provenienti dallo interno, nonchè quella di abbonamento dei viaggiatori per la intera rete.

Chiamati a facilitare il compito della Esposizione agricola di Palermo, abbiamo accordato il ribasso del 60 e del 70 per cento, a seconda delle distanze, per gli accorrenti a Palermo provvisti della speciale tessera rilasciata dal Comitato ordinatore, e con questo provvedimento abbiamo voluto contribuire alla riuscita dell'Esposizione, essendosi potuto collocare un numero rilevante di tessere per l'attrattiva del ribasso.

Anche per migliorare i rapporti fra il continente e la Sicilia e per favorire e rendere più gradevole il soggiorno dei forestieri nell'Isola, abbiamo fatto quanto era in noi. Seguendo quest'ordine d'idee abbiamo aggiunto, senza averne l'obbligo, una nuova coppia di corse di ferry-boats fra Reggio-Messina; abbiamo introdotti durante la stagione invernale dei treni settimanali fra Palermo e Cefalù; abbiamo istituito un servizio di ristorante sui treni diretti fra Palermo-Catania e Messina; abbiamo dato corso col più vivo interessamento alle pratiche per attuare il nuovo approdo dei ferry-boats a Villa San Giovanni.

Noi nulla tralasceremo per giovare ai traffici dell'Isola i quali hanno tanto bisogno di incitamenti e di aiuti, e speriamo che i nostri sforzi e quelli del Governo per migliorare le relazioni fra la Sicilia ed il continente e per favorire la produzione e l'esportazione siciliana sieno coronati da quel successo che è da noi vivamente desiderato.

Incoraggiati da apposito invito del Governo, ci siamo adoperati a studiare il complesso problema della nuova rete ferroviaria vivamente reclamata da alcune provincie siciliane; ed all'uopo abbiamo disposto i necessari studi di massima dei tracciati ferroviari contemplati nel progetto di legge recentemente discusso alla Camera dei Deputati, lieti di potere portare il nostro contributo nella scelta dei mezzi che dovrà fare il Governo per rispondere adeguatamente agli impegni presi.

Fermi nel programma di giovare coll'opera nostra a tutte le iniziative che tendano a migliorare le condizioni economiche dell'Isola, abbiamo aderito all'invito rivoltoci da apposito Comitato promotore per studiare un progetto di ferrovia fra Siracusa-Ragusa e Vizzini mediante il rimborso di parte solamente delle spese vive.

Non poche difficoltà abbiamo dovuto superare a causa dell'esiziale straripamento di torrenti verificatosi nello scorso anno ed in questi ultimi tempi; e noi facciamo voti, perchè con l'attuazione di appositi provvedimenti legislativi, si riesca a risolvere convenientemente le gravi questioni del rimboschimento montano e della sistemazione dei torrenti.

Riguardo all'esercizio della Rete noi abbiamo fatto tutto il possibile per migliorare il servizio e per secondare l'opera del Governo riguardo agli orari di lavoro e al trattamento del personale. Essendo intervenuto un accordo completo intorno a questa materia, venne troncata ogni controversia riguardante l'interpretazione dell'articolo 98 del contratto, come più appresso esporremo in disteso.

I. — Ordinamento dei servizi.

Nell'esercizio di cui vi intratteniamo nessuna rilevante innovazione si è effettuata nell'ordinamento dei nostri servizi salvo tutto quanto si riferisce ai regolamenti sul personale.

Venendo a parlare della ripartizione del personale dei vari servizi ed uffici, la situazione del personale stabile e provvisorio in servizio al 30 giugno 1902, raggiungeva il numero di 4565 agenti con un aumento di 97 agenti in confronto a quelli che prestavano servizio alla stessa data dell'anno antecedente.

L'aumento sopra cennato si è verificato specialmente nei servizi della manutenzione e lavori e del movimento e traffico in seguito alla completa attuazione del decreto del 10 giugno 1900 riguardante le ore di lavoro del personale.

Parte dell'aumento è altresì dovuto allo sviluppo del traffico ed all'aumento delle corse dei treni che richiesero maggior numero di agenti in alcuni tronchi, e nuovo personale per stazioni divenute più importanti e per altre aperte all'esercizio allo scopo di meglio soddisfare ai bisogni del traffico locale.

Oltre il personale stabile e provvisorio di cui abbiamo parlato, l'esercizio della rete ha richiesto n. 151,685 giornate di lavoro di agenti avventizi chiamati a sostituire il personale assente od ammalato, nonchè n. 77,607 giornate di altri agenti destinati ad eseguire lavori straordinari di manutenzione.

Tali giornate di operai, convertite in unità di lavoro, per tutto l'anno danno per risultato il numero di 628 altri avventizi; così che il numero totale di uomini al 30 giugno 1902 si può ritenere sia il seguente:

$$4565 + 628 = 5193.$$

A questo numero si debbono aggiungere le scrivane, ripartitrici, guarda barriere e guarda cessi in numero di 812.

Per darvi un'idea della spesa di personale addetto all'esercizio di tutta l'amministrazione (escluso quello straordinario destinato al servizio marittimo dello stretto) vi presentiamo apposito prospetto statistico nel quale tutta la spesa di personale è stata ripartita secondo i titoli della contabilità sociale.

Uffici e Servizi		Spese di personale		Differenza	
		1901-902 Media km. esercit. 1100	19 0-9 1 Media km. esercit. 1100	in più	in meno
Spese generali d'ammin. e d'esercizio (competenze al personale dell'ammin. centrale)		729,915.13	754,858.82	—	24,943.69
Manutenzione	Uffici	302,051.56	196,464.76	105,586.80	—
	Linea	1,611,188.14	1,576,527.01	34,661.13	—
Trazione . .	Uffici	73,866.64	67,433 84	6,432,80	—
	Personale depositi locom.	924,172.55	841,946.87	82.225 68	—
Movimento e Traffico	Uffici	145,725.30	133,155.57	12,569.73	—
	Stazioni . . .	1,584,686.54	1,474,466 29	110.220.25	—
	Convogli. . .	443,047.79	416,230.23	26,817 56	—
	Telegrafi. . .	41,707.77	32,685.94	9,021 83	—
		5,856,361.42	5,493,769.33	387,535.78	24,943.69
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.				362,592.09	

Le spese di personale che in questo esercizio sono ascese alla cospicua somma di L. 5,856,361.42 sono ripartite nei vari titoli che secondo i regolamenti in vigore costituiscono ragioni di compenso ordinario e straordinario, con un aumento di L. 362,592.09 sull'esercizio precedente.

La spesa di personale per chilometro di linea ammonta a L. 5323.96, mentre il numero degli agenti per ciascun chilometro ascende a

Uomini 4.72
Donne . . . . 0.738.

La maggior spesa risultante dai due prospetti sopra citati ascende in totale a L. 362,592.09 e per chilometro di linea a L. 329.63.

Una metà circa di questa maggiore spesa è dovuta all'aumento di agenti richiesti dalle disposizioni sulle ore di lavoro, e l'altra ai miglioramenti introdotti sul trattamento del personale. E poichè in questi ultimi tempi sono intervenute trattative ed accordi col Governo in merito a tale trattamento, noi crediamo conveniente intrattenervi qui appresso su questo importante argomento.

La nostra Società aveva, a tempo debito, soddisfatto gli impegni assunti con l'art. 98 del capitolato d'esercizio, compilando e comunicando al Governo il primo ruolo organico, nel quale aveva anche successivamente introdotti non pochi miglioramenti ritenuti equi.

Ma il lungo tempo trascorso dalla compilazione del primo ruolo, le mutate e cresciute esigenze e le migliorate condizioni del bilancio sociale consigliavano a rivedere ed a riformare l'ordinamento vigente. E questo fece la vostra Amministrazione con spirito di equanimità, mirando a migliorare le condizioni economiche del personale, senza perdere di vista le condizioni avvenire del bilancio sociale.

Fu così compilato e presentato al Governo, nei primi del corrente anno, un progetto di nuovo ordinamento comprendente il Regolamento sul personale, la tabella delle qualifiche, con gli stipendi e paghe massime e minime ed i quadri degli avanzamenti.

Questo nuovo ordinamento dava al personale le maggiori possibili garanzie nell'applicazione dei provvedimenti disciplinari, in ispecie di quelli più gravi, per la deliberazione dei quali veniva creato un apposito Consiglio di disciplina; stabiliva una maggiore larghezza nella concessioue dei congedi, commisurandone l'entità non solo alle qualifiche ma anche al grado d'anzianità nel servizio, ed in modo precipuo, poi, migliorava la carriera dei vari agenti, con una maggiore spesa a carico della Società, rispetto a quanto si era fatto nei quattro anni precedenti, quale risulta dal seguente prospetto:

1902	1903	1904	1° semestre 1905	Totale
178,215	195,861	223,422	128,164	725,662

Senonchè, dopo che tale progetto era stato esaminato e discusso col Governo e con esso concordato, il Governo richiese ulteriori miglioramenti, assumendo la maggiore spesa a proprio carico, dappoichè riconosceva che la nostra Società aveva da parte sua abbastanza largamente provveduto a favorire il personale, e non si potevano quindi domandarle altri sacrifizi.

L'ordinamento proposto dalla Società, che per quanto riguardava gli aumenti di stipendio aveva avuto applicazione a datare dal 1° gennaio 1902, venne, quindi, sostituito dall'altro ordinamento reclamato dal Governo ed attuato col concorso dello Stato in forza del Regio Decreto del 4 agosto u. s., in dipendenza della legge n. 291 del 7 luglio a. c.

Nell'attuazione di questo ordinamento lo Stato concorre, fino al 30 giugno 1905, con le somme indicate anno per anno nel seguente prospetto; quali somme vengono erogate in più della maggiore spesa a carico della Società, risultante dal prospetto precedente:

1902	1903	1904	1° semestre 1905	Totale
50,658	96,309	114,066	93,059	354,092

Ma oltre la riforma dell'ordinamento generale del personale, la vostra Amministrazione nel decorso esercizio ha rivolto la propria attenzione anche ad altre disposizioni di minore importanza, modificandone alcune ed attuandone delle nuove, nell'intento sempre di migliorare la condizione economica del personale. E fra queste disposizioni vanno particolarmente accennate quella riguardante l'istituzione di un fondo di L. 200,000 per sovvenzioni, al mite interesse del 2.40 0|0, agli agenti che hanno stipendio o paga inferiore alle L. 300 mensili e quella relativa alla fornitura del vestiario uniforme; fornitura che sarà assunta, da ora in poi, direttamente dalla Società, eliminando ogni intermediario.

Nè vanno taciuti i miglioramenti apportati alle disposizioni per la concessione del premio di lodevole servizio agli agenti addetti alle manovre, i miglioramenti alle disposizioni relative al lavoro straordinario, e quelli in corso concernenti alcune indennità di malaria; l'istituzione di un premio per gli agenti addetti al carico del carbone e per quelli addetti al rifornimento ed alla pulizia dei fanali di coda dei treni; la concessione di soprassoldi ai pulitori, accenditori e manovali dei depositi; quali miglioramenti nel loro complesso importano una maggiore spesa di circa lire 50 mila annue. (*Continua*).

L'Ing. GUGLIELMO MIANI

Il 10 corrente è morto in Roma il **Comm. Ingegnere GUGLIELMO MIANI**, uno dei Gerenti delle « Officine Miani, Silvestri, Grondona e C. » di Milano.

La notizia, che ci giunge improvvisa ed inaspettata, fortemente ci addolora, come addolorerà quanti da anni conoscevano il grande industriale, il tecnico valente, il cittadino di liberali sensi e solerte del pubblico bene.

L'ingegnere Miani era uno dei benemeriti dell'industria nazionale. Chi conosce la storia dello sviluppo delle industrie nostre negli ultimi 25 anni, conosce le dure lotte dei nostri industriali per raggiungere la vittoria. Ed una delle industrie cui la vittoria fu più aspramente contesa fu quella appunto della costruzione di materiale ferroviario. Occorrevano uomini tenaci e preveggenti come il Silvestri, come il Grondona, come il Miani, nel perseverare nella battaglia e nel fidare nell'esito di essa. E la battaglia essi vinsero. I loro nomi, oggi, suonano uniti in una Ditta, che onora anche all'estero il nome e il lavoro nazionale. Era uomo che non cercava gli onori; furono essi che cercarono lui. Anche recentemente veniva insignito dell'ordine dei cavalieri del lavoro. Nessuno di lui più degno di tale contrassegno di benemerenza.

Milano perde nell'ing. Guglielmo Miani un chiaro cittadino, l'Italia un grande industriale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Lo stato attuale della Galleria del Sempione.

L'egregio nostro corrispondente d'Iselle ci scrive:

L'avanzata dall'imbocco di Briga misura in questi giorni m, 8600 e da quello di Iselle m. 6100; si hanno quindi in totale m. 14,700 di gallerie forate. Restano ancora da forare: m. 19,700 — 14,700 = 5000 circa, cioè meno di un quarto della lunghezza totale del tunnel.

Il confine Italo-Svizzero trovasi alla progressiva 9100 circa dall'imbocco di Briga; la fronte di attacco svizzera entrerà quindi fra tre mesi in territorio italiano. Circa alla medesima progressiva (9183) termina la livelletta del 2 0[00 ed ha origine il tratto in orizzontale lungo m. 500, lungo il quale il tunnel verrà costruito a doppio binario per poter dare subito l'incrocio ai treni, e ciò in attesa che venga completata la galleria parallela, la quale per ora viene scavata solo in piccola sezione (8 mq.). Siccome l'avanzata sul nostro versante trovasi di molto in ritardo su quella di Briga causa le enormi difficoltà incontrate e dovute all'acqua di infiltrazione e ai cattivi terreni attraversati, così il cunicolo di avanzata, sorpassato il tratto in orizzontale, dovrà scendere verso Iselle con la pendenza del 7 0[00. Molti si domandano se ciò sia possibile. È difficile dare una risposta assoluta e concludente perchè nessuno può prevedere se su tale tratta in discesa si incontrerà molta acqua di infiltrazione. Se la galleria si manterrà asciutta il problema non è di difficile soluzione, perchè i pochi litri d'acqua (20 al 1") dovuti alle perforatrici Brandt, agli iniettori d'acqua per l'aspirazione e il raffreddamento dell'aria, facilmente si potranno estrarre sino al punto in cui ha inizio la livelletta in discesa verso Briga. I trasporti dei materiali di scavo naturalmente riusciranno più penosi e tutto il complesso del lavoro diventerà essenzialmente più costoso; ma converrà sempre avanzare per poter dare il tunnel completamente terminato nel minor tempo possibile. Intanto si solleciterà l'avanzamento sul versante di Iselle e se è lecito far previsioni, si può dire che l'incontro delle due avanzate potrà aver luogo nella primavera dell'anno venturo alla progressiva 8500 circa misurata dal portale di Iselle, ossia alla progressiva 11.200 circa da quello di Briga. Forata la galleria saranno poi ancora necessari 6 mesi per completarla, cioè allargarla e rivestirla e per la posa dell'armamento definitivo; quindi molto probabilmente si potrà inaugurare il tunnel nell'autunno del 1904.

L'imbocco di Iselle trovasi alla quota m. 633.89 sul livello del mare; quello di Briga a m. 685.83; il punto culminante che si estende su una tratta di 500 m. in orizzontale a m. 705 circa.

La temperatura della roccia sul versante di Briga che raggiunse già l'elevata cifra di 55° alla progressiva 7800 circa, ora diminuisce (52°,4) e ciò contro tutte le leggi scientifiche dettate specialmente dalle osservazioni fatte al Gottardo, perchè lo spessore del monte sovrastante la galleria è sempre andato crescendo. Sul versante d'Iselle si ha attualmente una temperatura di 36°, mentre alla progressiva 4500 circa in vicinanza delle sorgenti d'acqua fredda si avevano solamente 21°. Si nota quindi un aumento di 15° su una tratta di 1500 m., ciò che rappresenta 1° ogni 100 metri lineari di tunnel.

Il grado geotermico delle roccie è quindi una cosa molto elastica, e la sua determinazione non è esatta quando si consideri solo la profondità della galleria sotto le alte vette dei monti misurata verticalmente. La natura delle roccie, la loro posizione stratigrafica, la presenza di acqua fredda o calda in circolazione nelle viscere dei monti, le masse laterali montuose, le vallate grandi o piccole sovrastanti e laterali, la presenza di ghiacciai e forse altre cause ancora ignote, hanno certamente una enorme influenza sulla temperatura delle roccie che si attraversano nelle grandi gallerie.

Il volume delle acque di infiltrazione sul versante italiano è diminuito di circa 300 litri; ma si ha motivo a credere che nell'estate aumenterà nuovamente; si hanno ora 885 litri al minuto secondo, mentre il *maximum* osservato nell'estate scorsa fu di 1200. Giorni sono il prof. Schardt, incaricato degli studi geologici del Sempione per conto della Compagnia del Giura-Sempione, provò a colorire le acque del rio che scende dai ghiacciai di Alpien, affluente del torrente Diveria, per vedere se le acque del tunnel provengono di lassù; ma tale esperimento, come già quello analogo fatto precedentemente per le acque del lago d'Avino e del torrente Cairasca, dimostrò che le acque del tunnel non hanno alcuna relazione con quelle dei torrenti che scorrono nelle vicinanze della galleria. Molto probabilmente nessuno potrà mai conoscere esattamente tale provenienza ed anche questo fenomeno naturale, pur così semplice come tanti altri analoghi, non avrà mai una spiegazione positiva e matematica. Il grande e meraviglioso libro della natura non venne ancora letto tutto; molti problemi attendono ancora una soluzione dai geologi specialmente. Le osservazioni che si fanno al tunnel del Sempione, specialmente quelle relative alle temperature delle roccie, potranno contribuire a risolvere alcune quistioni importantissime relative alla costruzione delle grandi gallerie e nello stesso tempo porteranno un contributo non indifferente agli studi scientifici in genere.

Terminiamo queste poche note con alcuni dati relativi alla quantità e temperatura dell'aria che si hanno attualmente all'avanzata di Iselle.

Volume d'aria misurata all'avanzata Tunnel I all'uscita dal tubo di ventilazione il cui diametro è di 460 millimetri . . . . . 205 m^3 al minuto primo
Temperatura idem . . . . 23° C.

Come vedesi le condizioni igieniche degli operai alla punta d'attacco sono ottime e questo valga a rettificare quanto venne pubblicato da parecchi giornali politici in questi ultimi tempi. Ciò proviene dal fatto che i corrispondenti dei giornali non tecnici confondono la temperatura della roccia con quella dell'aria. Certo havvi una differenza e non insignificante tra 23 e 36 gradi. Quante inesattezze si stampano giornalmente sui giornali anche tecnici, qualche volta tratti in errore da informazioni di incompetenti, confermate poi anche da giornali di una certa autorevolezza! Anche noi siamo incorsi in un simile errore nel nostro numero precedente, pubblicando, sulla fede di periodici svizzeri ed italiani, che l'esperimento della colorazione dell'acqua dell'Alpien era riuscito assolutamente concludente.

Oggi il nostro corrispondente *tecnico* di Iselle ci scrive, come leggesi più sopra, affatto il contrario.

La Relazione generale sull'ordinamento ferroviario.

Un comunicato ufficiale annunzia che la Commissione per l'ordinamento delle ferrovie il 24 dicembre dello scorso anno dava termine alle sue deliberazioni e conferiva al Presidente Saporito il grave mandato di riassu-

mere le sue proposte in una Relazione generale e in Relazioni speciali da presentarsi al Governo a complemento e sviluppo delle comunicazioni fattegli coi Rapporti preliminari in data 10 ottobre 1901 ed 8 febbraio e 10 luglio 1902. Superate le difficoltà incontrate per stipulare con un adatto stabilimento tipografico la convenzione relativa alla edizione degli Atti della Commissione, si è affrettata la stampa della Relazione generale per presentarla al più presto possibile al Governo.

><

Noleggi e acquisti di materiale ferroviario.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate diede voto favorevole alla proroga del noleggio di 2386 carri per la Mediterranea, e alle seguenti proposte della stessa Società: per l'acquisto di 800 carri in conto all'aumento di dotazione; per l'acquisto di 16 locomotive, 47 carri e 55 carrozze di prima e seconda classe a conto dell'ottava rinnovazione con una spesa di L. 3,524,000; per l'acquisto di materiale rotabile pei treni elettrici sulle linee varesine. Inoltre il Comitato diede parere favorevole alle proposte dell'Adriatica per l'acquisto di 54 locomotive in conto all'aumento di dotazione.

Il Consiglio dei Ministri ieri deliberò inoltre l'acquisto di 12 locomotive per la Rete Sicula, metà a gara nazionale, metà a gara internazionale, nonchè 50 bagagliai per la Mediterranea, di cui 32 a gara nazionale e 18 a gara internazionale.

><

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Con Decreto Reale del 12 corrente il comm. Attilio Vivaldi, Ispettore Generale per l'esercizio delle Strade ferrate, fu collocato a riposo a sua domanda per anzianità di servizio.

><

Nomina di una Commissione
per la direttissima Genova-Milano.

A proposito della direttissima Genova-Milano, di cui si parlò in Senato in occasione della discussione del progetto per l'autonomia del porto di Genova, si assicura che il Ministro Balenzano nominerà sollecitamente una Commissione per determinare quale sarà il valico appenninico migliore per il passaggio della direttissima.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Siamo informati che sono prossimi a definizione completa gli accordi che si stanno prendendo fra la Società delle Strade Ferrate Meridionali e la Società di Navigazione « Puglia » par l'istituzione di un servizio cumulativo ferroviario marittimo per viaggiatori e bagagli fra Roma ed i porti dell'Albania, del Montenegro e della Dalmazia. Quanto prima pertanto il nuovo servizio, circa il quale si è già pronunziato favorevole il Ministero dei Lavori Pubblici, potrà regolarmente funzionare.

><

Commissione per opere idrauliche.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello di Agricoltura, Industria e Commercio, ha, con suo recente Decreto nominata la Commissione centrale, che a senso degli articoli 7 e 17 della legge 7 luglio 1902, n. 304, dovrà dal parere in merito ai progetti esecutivi, eccedenti l'importo di lire duecentomila, per le opere idrauliche e forestali classificate in terza categoria, nonchè in merito ai ricorsi prodotti contro la determinazione del perimetro dei beni interessati in dette opere, e contro la ripartizione delle quote provvisorie e definitive del contributo da corrispondersi dalle Provincie, dai Comuni e dai proprietari ed enti interessati nelle opere stesse. La Commissione è formata dai seguenti funzionari: Comm. Emilio Galloni, Ispettore nel R. Corpo del Genio Civile, presidente; cav. Domenico Miceli, id., membro; cav. Guglielmo Lenzi, id., id.; comm. dottor Carlo Giacomelli, Ispettore superiore forestale, membro del Consiglio forestale, id.; comm. Lamberto De Marchi, ingegnere-capo delle Miniere, membro del Consiglio forestale, id. Funzionerà da segretario l'ingegnere del Genio cav. Edoardo Ponti, segretario della Sez. 2ª del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

><

Treni speciali in Ungheria
per trasporto derrate alimentari.

Ci viene assicurato che, per il trasporto più celere di derrate alimentari, come uova, carni, ecc., destinate all'estero, si stanno preparando in Ungheria dei treni speciali. Mercè questi treni sarà possibile trasportare le derrate alimentari dall'Ungheria Meridionale, come ad esempio da Szabadka a Francoforte sul Meno in 60 ore, a Colonia in 71 ore, ad Anversa in 87, ad Ostenda in 89 ed a Londra in 120 ore. Col mezzo di questi treni l'Ungheria ha l'intenzione di rendere più forte la sua posizione come concorrente per i trasporti di derrate alimentari, e di far pervenire sui mercati i suoi prodotti colla celerità massima in confronto dei prodotti italiani e russi.

D'altro canto si accerta che le ferrovie francesi motivarono il progetto di stabilire un treno merci molto celere tra Nizza e Berlino per il trasporto diretto dell'uva da tavola, degli ortaggi, dei fiori freschi, ecc. Questo treno, evitando la grande deviazione di Parigi, passerebbe invece per Lione (stazione del Sud) e Lons-le-Soulier ed entrerebbe in Germania per Belfort. Il percorso Nizza-Berlino verrebbe così abbreviato di 27 ore.

È evidente che se i due progetti suaccennati venissero realizzati, ne conseguirebbe un danno rilevante per il commercio delle nostre derrate alimentari e dei fiori, che attualmente è abbastanza rilevante su parecchi mercati del Nord d'Europa.

Importa quindi che Società ferroviarie e Governo escogitino i modi più convenienti per porre, ove del caso, riparo al minacciato pericolo.

><

Lega internazionale pei viaggi combinabili.

Siamo informati che pel 12 del corrente mese era indetta in Parigi una riunione dei rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie appartenenti alla Lega internazionale pei viaggi combinabili, nella quale riunione si doveva deliberare sulla formale ammissione delle Ferrovie italiane al servizio in parola.

><

Congressi a Roma.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in via eccezionale, hanno consentito che ai partecipanti ai tre Congressi internazionali che avranno luogo prossimamente a Roma, e cioè a quello Storico, a quello degli Agricoltori ed a quello dei Latinisti, invece di un solo biglietto di andata e ritorno a tariffa ridotta, sia concesso un libretto con venti scontrini valevoli per altrettanti viaggi di andata, colla riduzione differenziale dal 40 al 60 0[0, a seconda delle distanze, stabilita dalla concessione prima. Questa facilitazione eccezionale venne ammessa in vista della speciale importanza che avranno i Congressi sovracitati per numeroso concorso di congressisti nazionali ed esteri.

><

Facilitazioni di viaggio per l'Esposizione di Venezia.

Sono state definitivamente stabilite le facilitazioni di viaggio che saranno accordate nella circostanza della quinta Esposizione internazionale d'arte che sarà tenuta in Venezia dal 22 aprile al 31 ottobre del corrente anno.

A favore degli espositori e giurati saranno applicate le riduzioni della concessione speciale prima, e cioè il ribasso dal 40 al 60 0[0, a seconda delle distanze.

Pel trasporto degli oggetti, riduzione del 50 0[0 sui prezzi della tariffa ordinaria.

Riduzione sulle linee adriatiche a favore dei visitatori: fino a 150 chilometri, tariffa normale dei biglietti di andata e ritorno; da 151 a 300 chilom., il 45 0[0; oltre 300 chilom., il 55 0[0 sulla tariffa media, e col sistema della scala belga.

La Mediterranea consentirà, come per la passata Esposizione, sui biglietti interessanti le sue linee per il proprio percorso, il ribasso del 35 0[0 sulla tariffa dei treni diretti.

><

Biglietti andata e ritorno fra Torino e Sant'Ambrogio.

La Mediterranea, visto il buon esito avutosi nell'ultimo periodo di esperimento dal 16 marzo al 15 dicembre u. s. dai biglietti a prezzo ridotto di 3ª classe, andata e ritorno, sulla tratta Torino P. N.-Sant'Ambrogio, istituiti per combattere la concorrenza della ferrovia economica di Rivoli, ha disposto per la proroga dell'esperimento per un altro anno a datare dal 16 marzo p. v.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica ha provveduto per l'istituzione in via di esperimento dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Porledo-Varenna per quella di Sondrio.

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 5 corrente, presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di terra e murari per l'ampliamento della stazione di Bari, per l'importo di L. 275,000. Delle 26 Ditte ammesse alla gara 10 soltanto offrirono ribasso variabile dal 5.20 al 17.50 0[0 e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ing. Ciro Costa di Roma col ribasso del 17.50 0[0.

— Presso la stessa Direzione dei lavori, in Ancona, ha avuto luogo la gara a trattativa privata per l'appalto dei lavori di consolidamento del sottovia ai km. 29.616, 39.176 e 45.061 della linea Portocivitanova-Albacina. Concorsero 9 Ditte che offrirono ribassi variabili dal 5.15 al 16.20 0[0 e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Angelo Torresi col ribasso del 16.20 0[0.

— Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, il 4 corrente, ebbero luogo le gare nazionali per la fornitura di:

14 carrozze BBRc con freno a mano, che rimase provvisoriamente aggiudicata alla Società Officine già Fratelli Diatto di Torino al prezzo di L. 34,420 caduna;

20 carrozze BBRc senza freno a mano, che fu provvisoriamente aggiudicata alla Società Nazionale per le Officine di Savigliano, al prezzo L. 31,450 caduna.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 6 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbe luogo la gara per la fornitura di n. 105,100 piastre ordinarie intermedie, modelli n. 2 e V4, occorrenti per le linee Voghera-Milano, Torino-Milano, Genova-Spezia e Roma-Napoli. Concorsero 7 Ditte e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 334 per tonnellata franca di ogni spesa su vagoni in stazione di Sestri Ponente.

(Gare aperte).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del Governo gli elaborati di gara per la fornitura di 800 carri coperti per il trasporto di derrate alimentari, di diversi tipi.

Il 12 marzo p. v., presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea avrà luogo la gara per l'appalto della fornitura di 5 tréteaux della portata di 80 tonnellate, occorrenti per i depositi locomotive delle stazioni di Alessandria, Rivarolo Ligure, Pisa, Roma e Napoli.

(Dissuggellamento di schede).

Il 19 corrente, presso la Società esercente la Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del piazzale per il nuovo binario di carico e scarico in stazione di Milano Porta Sempione.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 febbraio 1903).

Progetto dell'ampliamento della stazione di Macomer e di sdoppiamento dei binari per Bosa e per Nuoro.

Progetto per sistemare l'acquedotto elittico al chilometro 63.568 della linea Termoli-Campobasso.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Rondelli per il consolidamento del terreno a valle del viadotto Maricella primo, lungo la linea Portocivitanova-Albacina.

Concessione di un compenso all'Impresa Sisto in dipendenza dei lavori per la costruzione di un fabbricato alloggi nella stazione di Roccapalumba.

Progetti di due sistemi ideati dall'ing. Attilio Beer, uno inteso ad evitare scontri ed investimenti di treni e l'altro consistente in un nuovo attacco dei vagoni ferroviari.

Proroga del noleggio di 2386 carri per la Rete Mediterranea.

Liquidazione di conti arretrati colla Società concessionaria della Ferrovia da Torreberretti al Gravellone.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 800 carri in conto aumento dotazione.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 54 locomotive in conto aumento dotazione.

Domanda della Ditta Talbot e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 60 carri per la Rete Adriatica.

Domanda della Società Nazionale delle Officine di Savigliano per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la rete Mediterranea.

Convenzione colla Società per l'esercizio dello Stabilimento Manzo e Iennaco ed altri per impianto di due casotti in legname a distanza ridotta dalla ferrovia Napoli-Eboli.

Convenzione con la Ditta Rocca e Baratti per costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia di circonvallazione di Milano.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 16 locomotive, 47 carri, 5 carrozze di 1ª classe e di 50 carrozze di 2ª classe.

Convenzione colla Società Lombarda per la distribuzione di energia elettrica per la concessione di attraversare con conduttura elettrica e linea telefonica la ferrovia Rho-Sesto Calende.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di nuovo materiale ruotabile per i treni elettrici sulle linee Varesine.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Alzamento della livelletta fra i km. 22.510 e 23.086 della linea Pontegalera-Fiumicino, e ricostruzione del ponticello al km. 22.666, per L. 7400.

Impianto di cancelli pedonali ai passi a livello ai km. 4.778 e 6.154 della linea Milano-Rho, per L. 490.

Opere definitive a difesa del ponte in ferro sul torrente Lescone al km. 230.575 della linea Montepescali-Asciano fra le stazioni di Paganico e Monte Antico, per L. 9700.

Impianto di apparati di manovra centralizzata degli scambi di comunicazione fra i binari sotto la tettoia della stazione centrale di Napoli, per L. 12,400.

Consolidamento della falda fra i km. 69.709-69.729 della linea Ivrea-Aosta, per L. 5600.

Ricostruzione e sottomurazione della diga destra a monte del torrente Grillo, al km. 87.097 della linea Taranto-Reggio, per L. 10,000.

Lavori per ristabilire ed assicurare la continuità dell'esercizio in corrispondenza della frana al km. 401.503 della linea Bologna-Otranto, per L. 30,000.

Ricostruzione di un tratto della diga sinistra a monte del ponte sul torrente Rondese, al km. 83.691 della linea Taranto-Reggio, per L. 5000.

Sostituzione della piattaforma e dei pesi a bilico con altri di maggior portata e diametro nella stazione di Roma-Termini, per L. 29,500.

Rete Adriatica:

Allargamento di m. 1 a m. 1.80 della luce del ponticello al km. 9.817 della linea Attigliano-Viterbo, per L. 2080.

Consolidamento di alcuni tratti della trincea fra i km. 441.550 e 441.710 della linea Bologna-Otranto, per L. 8800.

Ampliamento della casa cantoniera al km. 34.632 della linea Zollino-Gallipoli, per L. 6200, delle quali L. 5000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento del ponticello-sottovia al km. 50.113 della linea Parma-Piadena-S. Zeno, per L. 1350.

Consolidamento di un tratto della scarpata sinistra fra i km. 171.326 e 171.343 della linea Roma-Sulmona, per L. 2100, delle quali L. 1900 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di lampade a gas, tipo Schulke, sotto la tettoia della stazione di Foggia, per L. 1300.

Rinforzi alle incavallature nei magazzini merci delle stazioni di Fara Sabina, Poggio Mirteto e Stimigliano, per L. 430.

Risanamento e completamento della massicciata sul tronco Porretta-Vaioni, fra i km. 57.682 e 88.715 della linea Bologna-Pistoia, per L. 271,000.

Rete Sicula:

Lavori da eseguirsi presso l'acquedotto al chilometro 57.233 da Palermo, della linea Messina-Patti-Cerda, per L. 1910.

Costruzione di due manufatti di due metri di luce presso lo scambio Catania, della stazione di Scaletta, per L. 7150.

Opere per l'approdo dei *ferry-boats* nel porto di Villa San Giovanni, per L. 650,215.

Sistemazione delle opere per l'incanalamento delle acque a monte e a valle del ponticello di metri 3 di luce al km. 138.085 da Palermo, fra le stazioni di Imera e di Villarosa, per L. 6100.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un locale per deposito di materie infiammabili del Magazzino del materiale nella stazione di Roma Termini, per L. 1293.

Ricostruzione totale del ponticello al km. 284.328 e parziale del ponticello al km. 284.169 della linea Roma-Pisa, per L. 1770.

Trasformazione del tender N. 2788 in carro serie RR per il trasporto di acqua, per L. 4365.

Formazione di un arginello in terra a chiusura dello avvallamento verificatosi sulla scarpata destra della trincea di Cava Carbonara al km. 37.657 della linea Torreberretti-Pavia, per L. 860.

Costruzione di una scogliera a scaloni, lungo la sponda destra del torrente Asso, fra i Km. 257.439 e 257.510 della linea Asciano-Montepescali, per L. 12,000.

Concorso della ferrovia nella spesa pel rialzamento della diga sinistra a monte del torrente S. Vincenzo, attraversato dalla ferrovia al Km. 454.800, della linea Taranto-Reggio, per L. 1300.

Impianto di due fermacarri all'estremità dei binari morti dello scalo merci, presso il fabbricato lampisteria, latrine, ecc., nella stazione centrale di Novi-Ligure, per L. 420.

Espropriazione di terreno a destra della ferrovia Castagnole-Asti-Mortara, presso l'imbocco della galleria di Castagnole, per L. 1550.

Allargamento del sottopassaggio di via Garibaldi, al km. 0.452 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, presso la stazione di Sampierdarena, per L. 44,300.

Ricostruzione dei muretti di sponda delle cunette in trincea di Monteggia, fra i km. 17.263 e 17.997 della linea Gallarate-Varese, per L. 17,750.

Ricostruzione del volto del sottovia, al km. 63.989, della linea Torino-Genova e risanamento a mezzo dei drenaggi del rilevato attiguo al sottovia medesimo, per L. 2400.

Costruzione di una scogliera a mare, fra i km. 35.000 e 35.118 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 7500.

Costruzione di una scogliera e parziale sistemazione di quella esistente a difesa delle fondazioni del viadotto dei Balzi Rossi dalle corrosioni del mare, fra i km. 154.616 e 154.694 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 1420.

Costruzione, a cura dell'Amministrazione Provinciale di Cuneo, di un argine longitudinale in sponda destra a monte del ponte sul Gesso ad uso comune della ferrovia Cuneo-Ventimiglia e della strada provinciale fra Borgo S. Dalmazzo e Roccavione, per L. 21,100.

Rete Adriatica:

Costruzione di una fossa a fuoco in corrispondenza della gru idraulica estrema verso Bari, nella stazione di Foggia, per L. 1130.

Lavori occorrenti per rialzare un tratto di binario nella galleria di Montebove fra i km. 82.114 e 84.230 e per togliere le filtrazioni d'acqua dalla volta della galleria stessa lungo la linea Roma-Sulmona, per L. 35,500.

Costruzione di una scogliera a difesa della sponda destra del fiume Nera, fra i km. 87.680 e 37.786 della linea Orte Falconara, per L. 19,000.

Consolidamento del muro di controsponda a sinistra del torrente Cerreto, al km. 65.650 della linea Foggia-Napoli, per L. 6000.

Rafforzamento dell'armamento nei tratti Firenze-Pistoia e Porretta-Bologna (Bivio Reno) della linea Firenze-Bologna, per L. 133,460.

><

Sentenze di Cassazione, d'Appello, ecc.

La Cassazione di Napoli, in materia di *Contratti della pubblica amministrazione dello Stato*, ha sentenziato quanto segue: « L'approvazione ministeriale, richiesta pei contratti stipulati nell'interesse dello Stato, non integra il consenso o la capacità del pubblico ufficiale delegato a stipularli, ma è condizione sospensiva dell'effetto dei medesimi, la quale retroagisce al momento della loro stipulazione ».

— In materia di *infortuni sul lavoro* la Corte d'Appello di Torino ha emesso una sentenza dalla quale risulta che: « Agli effetti della liquidazione dell'indennità di assicurazione dovuta all'operaio colpito da infortunio, ai sensi della legge 17 marzo 1898, deve aversi riguardo non alla gravità della lesione considerata in sè stessa, ma alle conseguenze dell'infortunio in relazione al salario percepito dall'operaio, e quindi allo stato di invalidità totale o parziale in cui, indipendentemente dalle sue condizioni anteriori sanitarie, egli venga a trovarsi per la riportata lesione. Epperò l'operaio, già mancante di un occhio, che abbia perduto l'altro per infortunio sul lavoro, e così sia divenuto completamente cieco, ha diritto all'indennità stabilita, per l'invalidità permanente assoluta, dall'articolo 73 del Regolamento 25 settembre 1898, e non soltanto alla minore indennità fissata per la perdita di un occhio dal precedente articolo 74.

« In virtù della disposizione dell'art. 12 della citata legge, che è d'ordine pubblico, l'operaio colpito da infortunio può sempre chiedere il giudizio di revisione ed un supplemento di indennità, nonostante qualunque rinunzia ad ogni maggiore diritto, anche derivante da atto pubblico in forma di definitiva quietanza ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci informano da Serra San Quirico che quel Municipio ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga resa definitiva e permanente la tariffa eccezionale n. 1009, piccola velocità, pel trasporto delle pietre greggie in blocco dalle cave di Serra San Quirico a Fano ed a Pesaro, approvata con R. Decreto n. 110 del 23 marzo 1902 e che va a scadere col 10 aprile p. v. A quanto assicura il detto Municipio la tariffa in questione avrebbe fatto ottima prova, in quanto che è stata già raddoppiata la quantità minima annua di 3000 tonnellate da essa richiesta, e si ritiene che prima dello scadere dell'anno di esperimento sarà triplicata, sicchè non si può disconoscere che la tariffa ha dato un grande impulso all'industria mineraria di quella località.

Ci risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha fatto buon viso all'istanza del predetto Municipio, e per assecondarla, ha già iniziato le occorrenti trattative cogli altri Ministeri interessati e colla Società delle ferrovie meridionali, esercente la Rete Adriatica, proponendo di prorogare la tariffa fino al 30 giugno 1905.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di rinnovare, alle stesse condizioni, per tutto l'anno 1903, la concessione accordata alla Ditta F. di Samuel Bruguier, per trasporti di calce da Bagni di San Giuliano a Pisa, coll'abbuono del diritto fisso di L. 0.515 per tonn. inerente alla rispedizione di Pisa;

2) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta De Zott per trasporto di legname da Belluno a Padova è prorogata per due mesi e mezzo, escludendo però dalla riduzione convenzionale ma ammettendoli ai soli effetti del quantitativo d'impegno i trasporti eseguiti dal 15 aprile al 30 giugno 1902;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovare, pel periodo dal 1° marzo 1903 al 30 giugno 1905 colla solita clausola della facoltà di disdetta annuale, la concessione accordata alla Ditta Bortolo Lazzaris per i suoi trasporti di legname in assicelle da Spresiano per destinazioni diverse;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Fratelli Folonari di effettuare i suoi trasporti di vino da stazioni della linea Zollino-Gallipoli in destinazione di Roma, coll'esonero del pagamento della sopratassa dell'allegato 14 delle tariffe per ciò che riguarda i trasporti in vagoni-serbatoi, e coll'abbuono di una somma eguale alla detta sopratassa pei trasporti in vagoni ordinari;

5) Proposta dell'Adriatica di concedere il trasporto con treni diretti ed accelerati di derrate alimentari a vagone completo, verso pagamento della tassa del 50 o 25 0[0 a favore delle Ditte Zatti Onofrio e Zatti Lorenzo di Bari, Soldani Michele di Bisceglie e Società per esportazione Marcheselli, Berardelli e C. di Verona e per determinate stazioni di partenza e di arrivo;

6) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta C. Palli e figli per trasporto di laterizi a carro completo da Bressana Argine a Bressana Bottarone a Milano è rinnovata pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1904 coll'unico abbuono del 10 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, limitatamente al percorso fino a Milano, fermo l'integrale diritto fisso, per i trasporti destinati a Musocco, Sesto San Giovanni e Monza e per l'intero percorso per gli invii diretti a Milano;

7) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Kohn e Mittler di Trieste di effettuare i suoi trasporti di cappelli di feltro da Monza alla Romania alle stesse condizioni della concessione precedente;

8) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto il 1903 ed alle stesse condizioni la concessione accordata alla Ditta Grifoni, Forti e Comp. per trasporto di vino comune da stazioni della linea Zollino-Gallipoli a Roma;

9) Proposta dell'Adriatica affinchè la concessione accordata alla Società Oleifici Veneti per trasporti di semi oleosi, venga rinnovata per tutto l'anno 1903, aumen-

tando, per quanto riguarda i trasporti in destinazione di Legnago, il prezzo a L. 6.40 la tonn., e rimanendo invariate le altre condizioni relative ai trasporti destinati a San Martino Buonalbergo;

10) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Giovanni Mangiagalli per trasporti di carne equina da macello da Firenze, Rifredi, Prato e Pistoia a Milano. Il quantitativo minimo dei carri è ridotto da 80 a 70.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Mendrisio. — Il 9 corr. a Varese vi fu una riunione dei rappresentanti dei Comuni interessati per la costruzione della ferrovia Varese-Mendrisio.

Fece una brillantissima esposizione il sindaco di Stabio, avv. Silvio Perucchi che riferì quanto aveva fatto il Comitato; esso scelse il tracciato passante per Cantello, come di più facile costruzione e preferì una ferrovia a scartamento ordinario, il cui costo preventivato in 3 milioni, coperti da sussidi dei due Governi italiano e svizzero, dalla Provincia e dai Comuni interessati e da azioni e obbligazioni di privati. La brillante esposizione fu applaudita dagli intervenuti che approvarono la costruzione della ferrovia a scartamento ordinario e il tracciato proposto, e diedero incarico alla Commissione di presentare prossimamente proposte concrete.

Ferrovia Barletta-Andria-Corato-Ruvo-Potenza. — Tra breve il Consiglio provinciale discuterà la proposta di una ferrovia ordinaria: Barletta-Andria-Corato-Ruvo-Potenza.

I rappresentanti di molti Comuni interessati sono stati convocati dal Sindaco di Ruvo a che portino, in una discussione preventiva, il proprio parere intorno ad una possibile modificazione del tracciato proposto, sorreggendolo con i vari criteri informati ai bisogni di ciascuno e di tutti.

Ferrovia Brescia-Cremona. — Sono in corso gli studi per l'applicazione del servizio economico sulla ferrovia Brescia-Cremona.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 gennaio 1903.* — Nella decade 21-31 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,101,313.42, con un aumento di L. 14,213.26 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 gennaio 1903 si ragguaglia a L. 92,111,583.45, presentando un aumento di L. 2,967,714.39 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 31 gennaio 1903.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,434,925.60, con un aumento di lire 39,040.61 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 gennaio 1903 si ragguaglia a L. 9,515,477.30, e presenta un aumento di L. 227,419.60 in confronto del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio Federale ha nominato il giudice federale Winkler, di Lucerna, direttore dell'Ufficio internazionale delle ferrovie, in sostituzione di Forrer, che è divenuto Ministro delle Finanze.

Ferrovie Tunisine. — Da un articolo del *Journal des Débats* stralciamo le seguenti note sullo stato delle ferrovie nella Tunisia.

La costruzione delle ferrovie tunisine, esclusivamente a spese della Tunisia, è stata posta in discussione e aggiornata a due riprese dal Parlamento francese, in seguito a meschini espedienti. Ora la costruzione di quella rete è avviata con metodi felicissimi. Ai 260 chilometri di strade ferrate esistenti nel 1881, all'epoca della nostra occupazione, la Tunisia ha già aggiunto, senza nessun sacrificio da parte della Francia, 673 altri chilometri; di guisa che la sua rete in esercizio è attualmente di 933 chilometri. Circa 600 altri chilometri sono decretati e verranno successivamente costruiti. Non rimarrebbe da aggiungere che una linea, la cui dimenticanza non si spiega; quella da Gabes a Sfax; e forse anche un'altra, assai breve, fino all'oasi di Tozeur; ciò che porterebbe il totale delle linee da costruirsi a 750 chilometri circa.

E' probabile che, nello spazio di dieci anni al più, tutte queste linee potranno essere ultimate, senza nessun concorso della metropoli, e senza schiacciare il bilancio tunisino, se questo continui a venir gerito con prudenza. La Tunisia avrebbe allora una rete ferrata di oltre 1700 chilometri, collegante tra di loro tutte le regioni del paese.

Ferrovia di Bagdad. — La convenzione franco-tedesca relativa alla costruzione della ferrovia di Bagdad è stata firmata, a Berlino, giorni fa.

Si tratta di un gruppo di capitalisti tedeschi e francesi che hanno chiesto al Governo turco la concessione dell'esercizio della ferrovia da Conia a Bagdad.

Ferrovie Giapponesi. — Secondo statistiche pubblicate nel *Sun Trade Journal* (Tokio), alla fine dell'anno fiscale 1901-1902 le linee forroviarie giapponesi, comprese le linee di Stato e le private, avevano una lunghezza di 5854 miglia, e il capitale investito rappresentava 460,768,544 yen. Le ferrovie del Governo hanno una lunghezza di 2043 miglia con un capitale di 186,603,544 yen, mentre le ferrovie private hanno una lunghezza di 3810 miglia con un capitale di 274,165,000 yen. Nello stesso periodo vi erano 4026 miglia di ferrovie aperte al pubblico traffico. Il Giappone possedeva nel tempo a cui ci riferiamo 1350 macchine, 4529 carri per viaggiatori e 19,820 carri merce. Confrontate con le cifre dell'anno precedente, le macchine mostrano un aumento di 71, i carri per viaggiatori di 113 e quelli per merci di 1483.

Il numero totale dei passeggieri trasportati nel 1901-902 fu 111,211,208 e la quantità delle merci 14,409,752 tonn. Confrontate queste con le cifre dell'anno precedente, vediamo che vi fu una diminuzione di 2,499,663 viaggiatori, o circa del 2.2 0|0, ma un aumento di 8232 tonnellate, o 1 0|0 nella quantità delle merci trasportate.

I proventi del traffico ammontarono a 48,404,547 yen, e le spese a 23,439,177 yen, contro 44,934,394 yen entrate, e 20,723,264 yen di uscita per l'anno precedente.

Ferrovia della Manciuria. — Secondo notizie da Kharbine riprodotte dalla *Novoie Vremia*, i lavori continuano alacremente sulla ferrovia della Manciuria; si spera di inaugurare prima dell'estate il servizio regolare tra Irkutsk e Dalni, senza trasbordi.

Notizie Diverse

Lavori Pubblici al Chilì. — Il Governo di quella repubblica ha formulato un grandioso piano di lavori edilizi e ferroviari, che devono essere eseguiti nel corso di venti anni. Ai primi sono destinati 29,603,173 dollari, ai secondi 56,119,100 doll., cioè in tutto 84,722,733 doll., al cui pagamento sarà provveduto coll'emissione di buoni fruttiferi. Maggiori dettagli al riguardo si possono ottenere presso il Museo commerciale di Milano e Torino.

Il commercio estero della Russia nel 1902. — Per ciò che riguarda il commercio estero della Russia, non possediamo sinora altro che le cifre riferentisi ai primi dieci mesi del 1902. Confrontato col periodo analogo dell'anno precedente, questo movimento si presenta come segue: l'esportazione si è elevata nel 1902 a 588,645,000 rubli contro 528,204,000 nel 1901, e l'importaziene pel 1902 a rubli 387,451,000 contro 399,015,000 per l'anno precedente. Le esportazioni hanno dunque subito, rispetto ai dieci primi mesi del 1901, un aumento di 21.3 0[0, mentre le importazioni presentano una diminuzione di 13.1 per cento.

E poichè i cereali formano l'oggetto principale del commercio, sarà bene indicare la quantità delle diverse specie di cereali esportate nel corso dello stesso periodo:

	Milioni di pudi	
	1901	1902
Frumento	171.4	128.1
Segala	89.0	75.8
Orzo	91.5	67.4
Avena.	60.3	76.6
Mais	55.7	19.8
Totale . .	468.0	367.8

Rispetto ai primi dieci mesi del 1901, le esportazioni di cereali presentano dunque un aumento di circa 100 milioni di pudi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato e del Consiglio di Amministrazione del 13 corrente). — Colla Ditta Allegri, Lazzeri e C., di Signa, per sistemazione definitiva della spiaggia presso l'estremo ovest della stazione di Sestri Levante, danneggiata dalla mareggiata del 7 ottobre 1901;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi, di Milano, per fornitura di chilogrammi 70,000 circa di bolloni in ferro omogeneo per scambi e crociamenti;

Colla Ditta Fratelli Ceretti, di Villadossola, per fornitura di n. 370,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo;

Colla Società Siderurgica, di Savona, per fornitura di n. 8000 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società suddetta, per fornitura di n. 7300 stecche in acciaio per armamento;

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di n. 208,800 piastre ordinarie in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta G. Bologna e C., di Milano, per fornitura di numero 249,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società Siderurgica, di Savona, per fornitura di tonnellate 2960 di rotaie d'acciaio fuso Martin;

Colla Ditta Antonio Garibaldi, di Diano Marina, per lavori di difesa della Genova-Ventimiglia dalle corrosioni del mare fra i chilometri 108.038-108.065;

Colla Ditta Bauchiero Fortunato, di Torino, per fornitura di ml. 40,000 di bordure diverse per l'addobbo delle carrozze;

Colla Società Ligure Metallurgica, di Livorno, per fornitura di kg. 60,000 di acciaio per molle di locomotive e veicoli;

Clola Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di kg. 60,000 di acciaio extradolce in barre per tiranti di locomotive;

Colla Società anonima delle Ferriere italiane, di San Giovanni Valdarno, per fornitura di tonn. 1870 di rotaie di acciaio fuso Martin-Siemens;

Colla Società suddetta, per fornitura di n. 144,000 chiavarde a becco in ferro omogeneo per stecche d'armamento.

Rete Sicula. — Colla Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, per la fornitura di 30 carri chiusi, per l'importo di L. 173,940;

Con la Società Siderurgica, di Savona, per la fornitura di materiali metallici d'armamento, per l'importo di L. 13,345;

Con la Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per la fornitura di materiali metallici d'armamento, per l'importo di L. 2605;

Con la Ditta Giuseppe Cocola, per l'esecuzione dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Bicocca, per l'importo di L. 11,400;

Con la Ditta Salvatore Patti, per l'esecuzione dei lavori di muratura occorrenti per la costruzione di opere complementari nella stazione centrale di Palermo, per l'importo di L. 5000.

Il Consiglio ha poi approvato, in via di esperimento, la tariffa locale n. 206, P. V., per il trasporto delle più importanti merci sulle linee Valsavoia-Caltagirone e Siracusa-Licata. per attenuare la concorrenza che viene fatta alla ferrovia per i trasporti di tali merci sulle altre vie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per sistemazione piazzale pel nuovo binario del carico e scarico diretto in stazione di Milano P. S. Importo L. 16,850. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 19 andante, ore 10.30.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Sassari (21 febbraio, ore 12). — Appalto dei lavori di ricostruzione del pavimento della via dell'Università e piazzetta d'Ittiri ed opere accessorie, per L. 16,000. Dep. provv. L. 400 Cauz. decimo. Ultimazione lavori 7 mesi. Fatali 9 marzo, ore 12.

Municipio di Torino (21 febbraio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso della scuola elementare nel borgo Badia di Stura, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 6.25 0[0 su L. 64,000, e cioè per L. 60,000.

Prefettura di Padova (21 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di riproduzione della difesa frontale a destra del Brenta nella località svolta Pennelli in comune di Codevigo, per L. 16,300. Dep. provv. L. 800. Cauz. decimo. Docum. 13 febbraio.

Municipio di Roccastrada (Grosseto) (23 febbraio, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero di Montemassi, provvisoriamente aggiudicato al signor Sillari Luigi, per L. 7235.86. Dep. provv. L. 500.

Direzione Genio Militare di Ancona (23 febbraio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di miglioramento nel palazzo Farina in Ancona, per L. 10,000. Dep. provv. 1000. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti 20 febbraio.

Municipio di Pescara (Chieti) (23 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale delle Saline, per L. 16,260.55. Dep. provv. L. 200.

Deputazione Provinciale di Cagliari (25 febbraio, ore 12). — Appalto delle opere occorrenti all'apertura e costruzione del primo tronco della strada Baressa-Mogaro, compreso tra Mogaro e la provinciale San Gavino-Ales (tra Gonnostramatra e Gonnoscodina), provvisoriamente aggiudicato per L. 53,247.72, col ribasso cioè del 14.25 0[0. Dep. provv. L. 3800.

Deputazione Provinciale di Cagliari (25 febbraio, ore 12). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e costruzione del secondo tronco della strada Baressa-Mogaro, compreso tra la provinciale San Gavino-Ales, presso Simala e Baressa, provvisoriamente aggiudicato per L. 43,380.44, col ribasso cioè del 16.76 0[0. Dep. provv. L. 3000.

Convitto Nazionale di Sondrio (26 febbraio, ore 11, unico). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione dell'edificio Ginnasio-Liceo di Sondrio, per L. 73,160.69. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 8000. Ultimazione lavori 30 mesi.

Amministrazione Provinciale di Perugia (26 febbraio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di consolidamento del tratto di strada Amerina, da Guardea alla comunale per Montecchio, per L. 15,541.23. Dep. provv. L. 1554.12 e L. 800 per spese.

Municipio di Firenze (27 febbraio, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del piano stradale in via S. Leonardo, per L. 18,192.19. Dep. provv. L. 500. Fatali 19 marzo. Consegna lavori 60 giorni. Documenti 27 febbraio.

Municipio di Parma (28 febbraio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione dei fabbricati comunali, di quelli tenuti in affitto ed in uso dal Comune stesso, non esclusi i teatri Regio e Reinach, nonchè delle porte e mura della città, per L. 47,500. Dep. provv. L. 500.

Deputazione Provinciale di Avellino (28 febbraio, ore 11, unico). — Appalto della manutenzione del tronco della strada provinciale n. 14, Partenopoli-Croci d'Acerno, da Pontelanuto alle Croci d'Acerno, di m. 17,229, per 5 anni, e per annue L. 2492.72. Dep. provv. L. 5000.

Deputazione Provinciale di Ascoli Piceno (28 febbraio, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione del primo tratto del terzo tronco della strada di serie di Valdaso, di m. 6419.80, dalla sponda destra del torrente Pudaco al confine territoriale di Petritoli Monterubbiano, per L. 130,862.09. Dep. provv. L. 6500. Deposito spese L. 2500. Consegna 24 mesi. Documenti 23 febbraio, ore 12.

R. Prefettura di Forlì (6 marzo, ore 16, unico). — Appalto dei lavori per la ricostruzione di m. 48 di banchina murata in sostituzione di altra deperita lungo la sponda sinistra del porto-canale di Rimini, per L. 26,923.06. Dep. provv. L. 1700. Consegna lavori giorni 360. Docum. 25 febbraio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (24 febbraio, ore 11, secondo incanto). — Provvista alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, e nel R. Cantiere di Castellammare, di rame e ottone in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo e in verghe, durante l'esercizio 1902-903, per la somma presunta complessiva di L. 244,000, in due lotti distinti, il 1° di L. 152,500, ed il 2° di L. 91,500, da consegnarsi secondo le richieste che saranno fatte di volta in volta, provvisoriamente aggiudicate come appresso: col ribasso di L. 5 0[0 tanto per il primo quanto per il secondo lotto, di modo che il primo lotto, tenuto conto dei ribassi di L. 35.57 0[0 e di L. 5 0[0 ottenuti, rimane ridotto a L. 93,342.96; il secondo lotto, tenuto conto dei ribassi di L. 35.57 e di L. 5 0[0 ottenuti, rimane ridotto a L. 56,005.78. Dep. provv. L. 15,250 per il 1° lotto e L. 9150 pel 2° lotto. Risultati d'asta 28 febbraio, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbraio 7	Febbraio 14
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 464	466
» » Meridionali	» 693.50	692.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 433.50	433.50
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 236	242
» » Sicule	» 670	675
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 348.50	348.50
» » Cuneo 3 0[0	» 365	367.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.50	100.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 500	505.50
» » Meridionali	» 320	347
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss. »	315	315
» » Sarde, serie *A*	» 350	351
» » » serie *B*	» 350	351
» » » 1879	» 350	351
» » Savona	» 365	365
» » Secondarie Sarde	» 507.50	507.50
» » Sicule 40[0 oro	» 511	511
» » Tirreno	» 509.50	509.50
» » Vittorio Emanuele	» 370	372

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1903.* — *21ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1056	1012	+ 44
Viaggiatori	1,436,855.32	1,324.332.78	+ 112,522.54	53,967.80	49,742.00	+ 4,225.80
Bagagli e cani	71,430.95	72,090.08	— 659.08	1,058.34	1,062 94	— 4.60
Merci a G.V. e P.V. acc.	388,502.80	411,494.68	— 22,991.88	12,024.67	13,376.59	— 1,351.92
Merci a P. V.	2,075,421.63	2,144,681.87	— 69,260.24	62,051.91	70,319 27	— 8,267.36
TOTALE	3,972,210.70	3,952,599.36	+ 19,611.34	129,102.72	134,500.80	— 5,398.08
Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 31 Gennaio 1903.*						
Viaggiatori	34,447,683 85	32,271,888.87	+ 2,175,794.98	1,621,541.21	1,496,725.50	+ 124,815.71
Bagagli e cani	1,659,291.12	1,574,552.52	+ 84,738.60	45,351.29	42,118 67	+ 3,232.62
Merci a G.V. e P. V. acc.	8,596,076.50	8,476,749.28	+ 119,327.22	303,984.65	297,595.72	+ 6,388.93
Merci a P. V.	43,781,429.37	43,347,766.63	+ 433,662.74	1,656,225.46	1,636,471.87	+ 19,753.59
TOTALE	88,484,480.84	85,670,957.30	+ 2,813,523.54	3,627,102.61	3,472,911.76	+ 154,190.85
Prodotto per chilometro.						
della decade	834.50	830 38	+ 4.12	121.22	130.84	— 9.62
riassuntivo	18,589.18	17,998.10	+ 591.08	3,434.76	3,431.73	+ 3.03

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	184 80	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.		↓	2 10 p.		(F) W.R. 6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura ↓
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.	↓	6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	Sleeping-cars con Dining-car
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	8 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	18 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa. . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.	↓	5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
		1a,2a,3a	(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.		8 40 a.	9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.		10 17 a.		1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.		10 22 a.		1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.		11 53 a.			6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.	↓			7 10 p.	↓	
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.		↓		12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.	↓			12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	↓	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 21 Febbraio 1903. NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1901-1902

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 29 novembre 1902

(Continuazione — Vedi N. 7).

II. — Esercizio della Rete.

1. — Traffico.

Lo sviluppo chilometrico complessivo della Rete, durante l'anno finanziario 1901-1902, come risulta dal prospetto n. 1, fu, come l'anno precedente, di km. 1100, esclusi i tratti marittimi dello stretto di Messina.

Per rispondere meglio alle esigenze del traffico locale, furono aperte all'esercizio la stazione di Marcatobianco sulla linea Roccapalumba-Santa Caterina, la fermata di Scala Messina-Cerda e la fermata di San Martino-Piana sulla Catania-Santa Caterina.

Fu ascritto fra le linee principali il tronco da Licata al Porto e Molo omonimi, essendosi per gli stessi conseguito il prodotto lordo chilometrico previsto dal contratto d'esercizio.

Dal prospetto n. 3 risulta che il prodotto lordo complessivo della Rete (escluso lo stretto di Messina) depurato da tasse erariali e di bollo fu, nell'esercizio 1901-1902, lire 12,241,607.72, cioè L. 11,128.73 in media per ogni chilometro di linea in esercizio; e perciò, in confronto all'esercizio precedente 1900-1901, si ebbe un aumento complessivo di L. 254,048.83, corrispondente a lire 230.95 per chilometro.

Il prodotto lordo suddetto di L. 12,241,607.72, si ripartisce come segue:

Rete principale lire 9,638,248.24, in ragione di lire 15,595.86 per chilometro;

Rete complementare L. 2,603,359.48, in ragione di L. 5401.16 per chilometro.

In confronto all'esercizio antecedente si ebbe:

Sulle linee principali un aumento di L. 144,096.78, cioè L. 233.16 per chilometro.

Sulle linee complementari un aumento di L. 109,952.05, cioè L. 228.11 per chilometro.

A chiarimento di quanto sopra, abbiamo preparato i due seguenti prospetti riassuntivi, i quali contengono il prodotto separato delle linee principali e complementari, la sua ripartizione secondo le diverse categorie di trasporto ed il ragguaglio col prodotto corrispondente ottenuto nell'esercizio antecedente.

Ripartizione dei prodotti della Rete principale depurati dalle tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Prodotti		Differenza	
	1901-902	1900-901	in più	in meno
Viaggiatori	3,689,559.79	3,539,301.16	150,258.63	—
Bagagli e cani.	93,868.24	87,924.23	5,944.01	—
Merci a grande velocità . . .	431,990.87	403,276.07	28,714.80	—
Merci a piccola velocità accelerata	359,285.84	378,278.19	—	18,992.95
Merci a piccola velocità ordinaria.	5,012,484.05	5,027,619.69	—	15,135.64
Prodotti indiretti.	51,059.45	57,751.52	—	6,692.07
Totale . . .	9,638,248.24	9,494,151.46	184,917.44	40,820.66
Aumento sull'esercizio precedente . . L.			144,096.78	

Ripartizione dei prodotti della Rete complementare depurati dalle tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Prodotti		Differenza	
	1901-902	1900-901	in più	in meno
Viaggiatori	1,323,865.81	1,245,053.10	78,812.71	—
Bagagli e cani.	29,907.65	26,625.76	3,281.89	—
Merci a grande velocità	124,033.27	114,847 04	9,186.23	—
Merci a piccola velocità accelerata	253,797.78	215,705.94	38,091.84	—
Merci a piccola velocità ordinaria.	858,032.76	877,427 09	—	19,394.33
Prodotti indiretti.	13,722.21	13,748.50	—	26.29
Totale . . .	2,603,359.48	2,493,407.43	129,372.67	19,420.62
Aumento sull'esercizio precedente . . L.			109,952.05	

Fatta eccezione della piccola velocità ordinaria, la quale, in confronto all'esercizio antecedente, presenta una diminuzione di L. 34,529.97 dovuta in gran parte alle reiterate e protratte interruzioni di alcune linee importanti durante il periodo in cui il traffico era più produttivo ed intenso per copia di merci a carro completo, tutte le altre categorie di trasporti presentano aumenti non trascurabili, specialmente quella dei viaggiatori, la quale diede il sensibile aumento di L. 229,071.34, da attribuirsi in parte alle utili innovazioni apportate a tale ramo importante di servizio, in parte all'Esposizione agricola di Palermo ed in parte al maggior sviluppo di rapporti commerciali.

Affichè possiate avere un'idea della produttività delle diverse linee, non che delle eccedenze o diminuzioni verificatesi nel prodotto chilometrico rispetto a quello dell'esercizio precedente, vi presentiamo il seguente prospetto:

Bipartizione dei prodotti per linea depurati dalle tasse erariali.

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media	Prodotto medio per chilometro		Differenza	
		Esercizio 1901-902	Esercizio 1900-901	in più	in meno
Rete principale.					
Messina (Porto)-Catania (Porto)	96	19,047	19,890	—	843
Santa Caterina-Catania	115	20,256	21,169	—	913
Santa Caterina-Roccapalumba	57	6.730	5,105	1,625	—
Santa Caterina-Aragona Caldare	65	14,835	14,349	486	—
Canicattì-Licata (Porto e Molo)	48	16,051	15,840	211	—
Aragona Caldare-Porto Empedocle (Porto)	20	24.069	24,065	4	—
Aragona Caldare-Termini	88	11,398	11,773	—	375
Termini-Palermo (Porto)	43	26,892	23,822	3,070	—
Catania-Siracusa	86	8,305	7,795	510	—
Rete complementare.					
Siracusa-Licata	218	3.244	3,198	46	—
Valsavoja-Caltagirone	67	4,098	4,382	—	284
Messina-Patti-Termini	195	8,272	7,661	611	—
Siracusa al Porto	2	4.284	4,412	—	128
Servizio marittimo dello Stretto di Messina.					
Messina (Porto)-Reggio Calabria (Porto)	15	14,561	12,029	2,532	—
Messina (Porto)-Villa S. Giovanni (Marina)	8	6,754	5 881	873	—

Dal prospetto suesposto rileverete che il prodotto chilometrico della Rete principale fu in aumento in tutte le linee, ad eccezione della Messina Porto-Catania Porto, che dovette risentire le conseguenze dell'interruzione non breve avvenuta al ponte sul fiume Alcantara gravemente danneggiato dalle pioggie torrenziali di novembre scorso, e di quelle Santa Caterina-Catania ed Aragona Caldare-Termini, il cui prodotto essendo alimentato essenzialmente dai trasporti di zolfo, risentì specialmente le diminuzioni dei trasporti di tal materiale avutesi nella intera Rete.

Nella Rete complementare si ebbe un aumento nella Siracusa-Licata e nella Messina-Patti-Termini, derivato, specialmente per quest'ultima linea, dalla affluenza dei viaggiatori alla Esposizione di Palermo, ciò che è confermato anche dall'aumento rilevante del prodotto viaggiatori nel tronco Termini-Palermo Porto della Rete principale.

Furono in lievissima diminuzione di prodotti i soli tronchi Valsavoja-Caltagirone e Siracusa al Porto.

Un aumento notevole diedero però le due vie dello stretto di Messina-Reggio Calabria e Messina-Villa San Giovanni per lo sviluppo graduale del traffico, come sarà meglio spiegato nella parte 6ª della presente relazione.

Dai prospetti, distinti dal n. 6 al 16, allegati alla presente relazione, potrete rilevare le differenze in più od in meno verificatesi nelle quantità, nelle percorrenze e nei prodotti di tutte le categorie di trasporti durante l'anno finanziario 1901-1902, in rapporto ai risultati dell'esercizio precedente, differenze che andremo esaminando caso per caso e delle quali cercheremo dar ragione:

a) *Viaggiatori.* — Precedentemente abbiamo accennato alle cause d'indole generale che contribuirono a far conseguire in quest'anno nel servizio viaggiatori un prodotto maggiore di quello ottenuto durante l'esercizio precedente e nel resoconto del servizio delle tariffe troverete specificate le istituzioni che, accolte favorevolmente dal pubblico, hanno, secondo noi, prodotto e continueranno a produrre un aumento di traffico e di introiti. Dall'annesso prospetto n. 6 potrete intanto desumere tutti gli elementi statistici di tale prodotto, e rileverete che vi fu aumento di n. 149,614 viaggiatori e di 7,646,827 viaggiatori-chilometro e conseguentemente un maggior introito di L. 229,071.34.

Dal prospetto rileverete altresì che l'aumento è generale e proporzionato, sia nei biglietti a tariffa intera, come in quelli a tariffa ridotta. Ciò conferma che la causa determinante è ancora essa di indole generale, cioè lo sviluppo del traffico che, a sua volta, determina un maggiore bisogno di comunicazione delle persone. Rileverete altresì che il maggiore sviluppo è dato dai viaggiatori di 3ª classe, il che può essere conseguenza della maggiore estensione data da noi al servizio di detta classe nei treni diretti.

b) *Bagagli e cani.* — Durante l'esercizio in esame, come rilevasi dal prospetto n. 7, furono trasportati n. 2179 bagagli e 339 cani in più dell'esercizio precedente, onde si ebbe un maggiore percorso per tale categoria di trasporti di km. 394,138, con un aumento di L. 9,225.90 di prodotto complessivo.

c) *Merci a grande velocità.* — Nei trasporti a grande velocità, vedi prospetto n. 8, si ebbe l'aumento di n. 9062 unità di traffico, con un maggiore percorso di km. 1,176,205 ed un maggiore prodotto di L. 37,901.03.

Di questa somma la più gran parte (L. 35,024.21) riguarda le messaggerie e merci, L. 1272.12 ai trasporti di numerario e preziosi e L. 2268.13 ai trasporti del bestiame. Tali aumenti, sebbene non rilevanti, pure si ritiene siano una manifestazione di quella tendenza allo sviluppo che si sperimenta in ogni ramo di traffico o di industria.

d) *Merci a piccola velocità accelerata.* — Nel traffico a piccola velocità accelerata, vedi prospetto n. 9, si ebbe l'aumento di n. 18,274 unità di traffico, con 2,885,640 chilometri di maggiore percorso e L. 19,098.89 di maggiore prodotto in confronto dell'esercizio antecedente. Di questo, la maggior parte (L 15,535.46) è dovuta al trasporto delle merci a carro completo, L. 2800.77 al bestiame equino a carro completo, L. 522.34 al bestiame equino per capo, e L. 359.32 a quello bovino, suino ed ovino per capo. Devesi però notare che l'aumento delle merci a carro completo avrebbe forse raggiunto un incremento maggiore di quello conseguito, se la crisi agrumaria non avesse intorpidito il traffico degli agrumi e se le reiterate e protratte interruzioni della linea principale Messina-Catania nello scorso autunno non avessero deviato una quantità di trasporti a beneficio di altri mezzi concorrenti.

e) *Merci a piccola velocità ordinaria.* — Come accennammo in precedenza, questa categoria di trasporti subì una diminuzione di L. 34,529.97 in confronto dell'esercizio antecedente e noi abbiamo indicato le cause che produssero questa riduzione. E poichè dal prospetto n. 10 rilevasi che il minore prodotto si ebbe nel trasporto delle merci a piccola velocità ordinaria a carro completo, di cui il minore introito ragguagliò un aumento ottenutosi nelle merci senza vincolo di peso, possiamo confermare il giudizio che la causa del minore prodotto totale è da ricercarsi nelle protratte interruzioni ed anche nel minore traffico delle merci più rilevanti, quali i cereali ed i legumi, la pietra pece, il vino e lo zolfo, come si rileva dai prospetti n. 14 e 15, nei quali sono specificate per natura e per stazione le merci trasportate a piccola velocità ordinaria durante l'esercizio di cui ci occupiamo.

f) *Prodotti indiretti.* — Nei prodotti indiretti i quali hanno poca o nessuna attinenza col traffico della rete, si ebbe, come risulta dal prospetto n. 11, un lieve minore prodotto di L. 6718.86, ripartito in massima parte nelle categorie « affitto di terreni, taglio di siepi ed erbe, canoni diversi e pedaggi »; si ebbe invece un aumento di prodotto nei telegrammi privati, negli introiti diversi in genere e nelle prestazioni di mezzi scompartimenti per pacchi postali.

In complesso la diminuzione sopraccennata è da attri-

buirsi alle oscillazioni che questo genere d'introiti può subire per cause saltuarie.

g) *Quantità dei trasporti e degli introiti per stazione.* — Le osservazioni anzi cennate vengono confermate dal prospetto n. 16, dal quale rileverete le quantità dei viaggiatori in partenza, il tonnellaggio delle merci in partenza ed in arrivo e gli introiti lordi di ciascuna stazione ed agenzia.

2. — **Corrispettivi a rimborso di spesa.**

Dal prospetto seguente si rilevano gl'introiti a rimborso di spesa effettuati durante l'anno finanziario 1901-1902 confrontati con quelli ottenuti nell'esercizio antecedente:

Denominazione dei trasporti	Introiti a rimborso di spesa		Differenza	
	nel 1901-902	nel 1900-90	in più	in meno
Rete principale e complementare.				
Corrispondenze e pacchi postali . .	100,916.87	108,263.87	—	7,347 50
Lavori a cottimo e dell'Allegato *B* .	108,743.05	85,607.05	23,136.00	—
Trasporti d'acqua pel servizio . .	20,900.43	—	20,900.43	—
Approvvigionamenti e scorte . . .	55,209.07	52,937.76	2,271.31	—
Trasporti militari (beneficio netto) .	4,897.32	5,777,99	—	880.67
Trasporti Ministero delle Finanze (id)	1,879.01	—	1,879.01	—
Trasporti maestri e maestre element.	329.83	321.85	7.98	—
Fuorviamenti	652.95	635.68	17.27	—
Tasse di commissione, facchinaggio in dogana, rilascio duplicati e diversi	2,291 14	2,164.35	126.79	—
Stretto di Messina.				
Canone per trasporti corrispondenza	24,000.00	24,000.00	—	—
Trasporti pacchi postali.	3,750.64	1,249,41	2,501.23	—
Trasbordo dispacci e pacchi postali a Villa S. Giovanni	800.00	800.00	—	—
Imbarco e sbarco a Villa S. Giovanni	21,317.50	10,274.20	11,043.30	—
Sopratasse per trasp. materie infiamm.	146.10	153.90	—	7.80
Totale	345,833.41	292,186.06	61,883.32	8,235.97
Aumento sull'esercizio precedente . .			53,647.35	

Si ottenne quindi, come può rilevarsi dal prospetto n. 12, un aumento di L. 53,647.35 nell'anno finanziario 1901-1902 in cui il montare degli introiti a rimborso di spesa fu di L. 345,833.41 in confronto a quello di L. 292,186.06 ottenuto nell'anno finanziario antecedente.

A tale aumento contribuirono specialmente le categorie dei lavori a cottimo e dell'allegato *B* per L. 23,136, non che quello dell'imbarco e sbarco dei viaggiatori a Villa San Giovanni per L. 11,043.30.

Il montare di L. 20,900.43 della nuova categoria introdotta quest'anno « Trasporti d'acqua pel servizio » costituisce un addebito che si deve fare ai Servizi allo scopo di tenere in evidenza l'onere che sopportano per siffatto titolo.

3. — **Tariffe.**

Anche quest'anno abbiamo cercato di facilitare i viaggi delle persone con nuove ed utili istituzioni, ed abbiamo favorito, nei limiti del possibile, gli scambi interni e l'esportazione delle merci, con riduzioni di tariffa, declassificazioni di merci e concessioni diverse, come dimostreremo qui appresso.

a) *Viaggiatori.* — L'istituzione dei biglietti di abbonamento speciale, studiata sullo scorcio dell'esercizio antecedente, venne definitivamente attivata il 1° settembre 1901 con grande soddisfazione del pubblico che l'ha favorevolmente accolta e se ne è largamente giovato, sia per la grande convenienza dei prezzi, sia per la semplicità e comodità del biglietto, il quale permette ai viaggiatori, e specialmente alle persone di affari, di percorrere in tutti i sensi la rete senza il fastidioso adempimento delle formalità necessarie per l'uso di altri titoli di viaggio consimili.

(*Continua*).

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA SUI TRENI DELLE FERROVIE PRUSSIANE

Nel fascicolo di gennaio scorso del ***Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemin de fer*** troviamo riportata un'interessante conferenza, tenuta dal signor Wichert nella riunione della Società degli Ingegneri meccanici tedeschi, riguardante l'illuminazione elettrica dei treni ferroviari dello Stato prussiano.

L'illuminazione dei treni dal punto di vista della produzione dell'energia elettrica può essere divisa in due grandi classi, secondo che l'energia viene prodotta ed immagazzinata in ciascuna carrozza, oppure prodotta in un sol punto del treno e distribuita al resto.

Il sistema ideale, verso cui tendono gli sforzi degli inventori, è quello in cui l'illuminazione di ogni carrozza può funzionare in qualunque istante e per un tempo indeterminato, senza essere subordinata all'illuminazione del resto del treno.

L'illuminazione indipendente si può ottenere collocando su ciascuna carrozza una dinamo speciale, mossa da un suo asse, ed una piccola batteria ausiliaria di accumulatori, destinata a fornire l'energia durante le fermate del treno o nel caso di un guasto nella dinamo.

Fondati su questo principio sono i sistemi Stone, Vicarino-Pollak e Dick. Il primo sistema è stato adottato in Inghilterra, e sembra con successo; mentre l'esperienza fattane in Germania non ne ha consigliato l'impianto. Questo sistema presenta due inconvenienti: il forte costo dell'impianto per una buona illuminazione del treno e la necessità di fare agire la dinamo anche quando la luce non è necessaria; difetto a cui si può rimediare adoperando la corrente per la carica di una batteria di accumulatori.

L'illuminazione indipendente di ogni carrozza si può ottenere anche mediante speciali batterie di accumulatori, che si possono caricare sul posto od in un'apposita officina elettrica. Il sistema ha il vantaggio di non assorbire nulla della potenza di trazione della locomotiva; però, data la forte spesa d'impianto e di manutenzione, non è consigliabile per linee ferroviarie di molta importanza.

Quantunque dal punto di vista della facilità del servizio l'uso di apparecchi indipendenti per ogni vettura meriti la preferenza, l'esempio del freno continuo e del riscaldamento a vapore mostra che la dipendenza delle carrozze fra loro e la subordinazione alla locomotiva non presenta in pratica forti difficoltà. Si potrà perciò impiantare la distribuzione di luce dentro le varie carrozze, lasciando all'esterno dei congegni di collegamento simili a quelli dei tubi di riscaldamento e dell'aria compressa. L'impianto di illuminazione elettrica riesce molto semplice quando il treno su cui è applicato viene mosso mediante l'elettricità; allora la corrente può essere presa direttamente dal conduttore di trazione, come nei tram elettrici ordinari. Però nasce l'inconveniente della sospensione di luce in qualche momento, come, per esempio, al passaggio sugli aghi negli scambi, inconveniente che è necessario di evitare sulle linee ferroviarie di grande importanza.

Quando invece l'energia elettrica deve essere creata sul treno medesimo, il generatore può essere collocato in tre punti differenti: dentro e sotto una carrozza, prendendo il movimento da un suo asse; in una delle carrozze con generatore e motore separato, oppure sulla locomotiva medesima. Nel primo caso sono necessari dei regolatori speciali per mettere in comunicazione il generatore con le batterie, ed isolarlo in tempo debito, e per compensare le variazioni di energia provocate dai cambiamenti di velocità del treno. Con un impianto di questo genere si viene ad assorbire una forte potenza di trazione della locomotiva.

Il secondo sistema, comprendente una caldaia ed una motrice a vapore, destinate a muovere la dinamo, richiede

un veicolo speciale e la sorveglianza di un personale adatto. A questo sistema è sempre preferibile il terzo, in cui il motore e la dinamo sono collocati sulla locomotiva e prendono da essa il vapore necessario; così la sorveglianza di questi apparecchi sussidiari viene affidata allo stesso macchinista.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate prussiane, dopo avere esaminati e messi in prova i vari sistemi accennati di sopra, ha deciso di sperimentare l'ultimo sistema di illuminazione, che comporta un motore ed una dinamo, collocati sulla locomotiva, ed una batteria di accumulatori sotto ogni carrozza, destinata a fornire la corrente nel caso di qualche guasto nel generatore elettrico.

Il primo impianto di illuminazione di questo tipo venne eseguito su due treni a circolazione interna, in servizio fra Stettino (Berlino) e Stralsund-Sassnitz. Fu scelto tale percorso perchè atto a dare un'idea abbastanza esatta di tutte le difficoltà che si potevano presentare; specialmente perchè nel tratto Stralsund-Altefähr il treno, senza locomotiva, viene trasbordato mediante battelli, e quindi il servizio di luce deve essere fatto completamente dagli accumulatori. La capacità di essi venne tenuta abbastanza alta, per prevedere il caso di un guasto nella dinamo.

Le esperienze fatte sulla linea Stralsund-Stettino sono state tanto soddisfacenti da indurre l'Amministrazione tedesca ad impiantare questo sistema d'illuminazione anche sui treni delle linee Berlino-Altona e Hagenau-Kiel.

La disposizione generale del treno di saggio è molto semplice. Sulla locomotiva è collocata una dinamo Shunt ed una turbina a vapore Laval, ambedue fissate sulla locomotiva in modo da non impedire al meccanico la vista dell'orizzonte. Dalla dinamo si diramano due conduttori principali per tutta la lunghezza del treno, interrotti ad ogni vettura e riunibili fra loro mediante contatti speciali.

In ogni carrozza, fra i conduttori principali, è montata una batteria di accumulatori di 32 elementi, in parallelo con la dinamo. Ogni lampada ad incandescenza porta intercalata una resistenza, che serve a mantenere costante la corrente che va alle lampade. Durante la corsa, la dinamo dà la corrente ad una tensione variabile da 68 a 90 volt; la batteria può essere scaricata fino a 58 volt, mentre le lampade si accendono alla tensione di 48 volt. Queste differenze fra la tensione della rete e quella delle lampade debbono essere assorbite dalle resistenze.

La turbina a vapore Laval, destinata a muovere la dinamo, ha una potenza di 20 cavalli; essa è montata sull'asse della dinamo e fa 20,000 giri al minuto, a cui corrispondono 2000 giri del generatore elettrico. Il vapore arriva alla turbina mediante tre tubi. Il regolatore agisce sulle valvole di arrivo del vapore e mantiene, con una certa approssimazione, l'uniformità della velocità di rotazione sotto i differenti carichi.

La turbina a vapore si presta molto bene al servizio; solamente dà un considerevole consumo di vapore, che in pieno carico arriva a circa 19 o 20 kg. per cavallo utile e per ora, mentre per la locomotiva esso è di soli 10 ad 11 kg. per cav. utile e per ora. La turbina a vapore diminuisce perciò la potenza di trazione; però l'inconveniente non è tanto grave quanto sembra a prima vista, perchè si ha una specie di compenso. Infatti il vapore delle caldaie serve non solo per la locomotiva, ma anche per la pompa ad aria del freno, per il riscaldamento delle carrozze e per la turbina a vapore. Ora in estate la durata dell'illuminazione è minore, mentre il treno è più lungo. L'eccedenza di vapore, destinata all'illuminazione ed al riscaldamento durante l'inverno, è allora disponibile, essendo in quell'epoca minore lo sforzo di trazione.

Tuttavia sarebbe utile di cercare un mezzo per ridurre minimo il consumo di vapore della turbina. Si potrebbero, per esempio, adoperare dei condensatori, come negli impianti fissi, oppure adoperare il vapore di scarico della turbina per il riscaldamento delle carrozze durante la stagione invernale, oppure si potrebbe cercare di surriscaldare il vapore prima di mandarlo nella turbina.

La batteria di accumulatori, collocata sotto ciascuna vettura, ha il doppio scopo di servire da volano della energia elettrica e di fornire la corrente quando la dinamo non agisce ed è fuori circuito; essa è calcolata in modo da poter illuminare da sola la vettura per parecchie ore di seguito. Ogni batteria, del tipo G. O. 56, con 32 elementi, ha una capacità di 76 ampère-ora sotto la corrente massima di carica e può fornire una corrente di scarica alla tensione di 64 volt. Questi accumulatori sono forniti dalla fabbrica di Hagen in Westfalia. Ogni elemento trovasi collocato in una scatola speciale di caucciù indurito; gli elementi sono riuniti quattro a quattro in una scatola di legno; queste scatole a loro volta sono riunite in gruppi di quattro dentro un recipiente speciale. Ogni vettura porta sospeso al carrello due di questi recipienti.

Per istabilire le dimensioni degli apparecchi si deve tener conto dell'intensità luminosa che si vuol dare alla illuminazione della carrozza ferroviaria, la quale a sua volta dipende dalle spese che si vogliono imporre e dal carico che si vuol dare alla locomotiva.

In ogni compartimento sono state collocate delle lampadine per l'impianto generale e, soltanto nella prima e seconda classe, delle lampade di lettura, le quali vengono accese o spente a volontà dei passeggieri mediante commutatori speciali. Uno schermo, posto al disopra di ciascuna lampada di lettura, impedisce che la luce disturbi i viaggiatori collocati di faccia.

La potenzialità delle lampade è stabilita come segue: 20 candele normali per le lampade collocate sul soffitto dei compartimenti di prima classe, 16 per quelle di seconda, 12 per quelle di terza, 12 candele normali per le lampade del corridoio e dei cessi, 6 candele per quelle di lettura.

Da un calcolo sommario risulta che per illuminare una carrozza di prima e seconda classe, non tenendo conto delle lampade di lettura, sono necessarie 356 candele normali con una intensità variabile da 22.4 a 33.6 ampère, mentre per illuminare una carrozza di terza classe si richiedono soltanto 16.8 ampère. Supponendo un treno di dieci veicoli a quattro assi, cioè quattro carrozze di prima e seconda classe, quattro di terza, un bagagliaio ed un vagone postale, si avrebbe un consumo di 160 a 205 ampère.

La dinamo può sviluppare 180 ampère a 68 volt, che corrisponde al consumo medio delle lampade del treno, quando non sono accese le lampade di lettura. Si deve notare che tanto la dinamo quanto il motore possono sviluppare il 10 0|0 di potenza in più, in modo da poter disporre di una certa riserva. Soltanto nel caso in cui tutte le lampade sono accese, il che avviene molto di rado, sarà necessario ricorrere agli accumulatori, che restano ordinariamente per riserva.

Da quanto si è detto si rileva la semplicità presentata dal sistema d'illuminazione. Il macchinista, prima che il treno si muova, si assicura quale è la tensione della batteria, poi mette la dinamo in circuito e cura che durante la corsa la tensione sia sempre di 68 volt. Quando si deve staccare dal treno la locomotiva, egli regola la tensione ai morsetti della dinamo in modo che la corrente, mandata nel circuito del treno, sia di piccola intensità; poi apre il commutatore principale e libera la turbina.

A sua volta l'inserviente deve sorvegliare che le resistenze e le lampade non vengano bruciate, che vi sia il collegamento fra le vetture, ecc.; verifiche molto facili essendo inserite nel circuito delle lampade di controllo. Egli deve anche constatare se la batteria è in pieno carico quando il treno arriva in testa di linea, al quale scopo è destinato un apposito voltometro. Se le batterie non sono cariche debbono essere ricaricate prima della partenza del treno o lungo il tragitto.

L'impianto d'illuminazione non lascia nulla a desiderare, Tutte le manovre sono molto facili; l'intensità delle lampade è tanto costante da essere difficile giudicare

prima vista se la corrente è fornita dalla batteria sola o in parallelo con la dinamo.

Passando ad esaminare la parte economica dell'impianto, il signor Wichert fa notare che non si può ancora dire se il sistema testè adottato sia meno costoso dell'impianto a gas Pincht; sembra però che mentre l'impianto costa molto di più, la manutenzione sia molto minore.

Si deve pure tener presente che il sistema d'illuminazione elettrica, come è stato impiantato, è di molto lusso e dà un'intensità luminosa maggiore di quella data dal gas. Quindi la maggiore spesa può venire compensata coi maggiori vantaggi. Forse applicando il sistema ed altri treni si potrà trovare la maniera di rendere l'impianto meno costoso, in modo da facilitare la diffusione di esso.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la scadenza delle convenzioni Ferroviarie.

Il Sotto segretario di Stato per i lavori pubblici ha risposto mercoledì alla Camera ad un interrogazione dell'on. Fracassi, diretta a sapere se siano in corso proposte per parte delle Società attualmente esercenti le ferrovie o di altri possibili assuntori dell'esercizio dal luglio 1905, e quando crede possa il Governo presentare alla Camera le sue proposte per la soluzione dell'importante ed ormai urgentissima questione.

L'on. Sotto Segretario di Stato pei lavori pubbici si è limitato a dire che il Governo già da tempo ha esaminato la grave questione e non è perciò impreparato alle conseguenze della cessazione delle convenzioni ferroviarie. Ha soggiunto che tutte le proposte che sono state presentate al Ministero sono state prese in diligente esame, e quando la Commissione Reale, istituita per l'ordinamento delle strade ferrate, avrà presentato la sue conclusioni definitive. il Governo non mancherà di sottoporre, in tempo utile, all'esame del Parlamento, le opportune proposte su tale grave problema.

><

Un rapporto sui lavori del Sempione.

Il nostro Governo ha ricevuto un importante rapporto sull'andamento dei lavori del Sempione.

L'Impresa, come è noto, in vista delle difficoltà già incontrate nell'avanzamento dei lavori dal lato sud, e di quelle che si prevedevano dal lato nord, specialmente per l'elevata temperatura che si prevedeva dovesse raggiungere i 65 centigradi, aveva, fra l'altro, lo scorso anno, domandato che fosse prorogato fino al giugno 1905 il termine del compimento dei lavori. Il Governo federale svizzero deferiva l'esame di ogni domanda a una Commissione.

Ora pare che l'Impresa stessa sia disposta a ridurre la proroga del termine del compimento dei lavori, perchè si è constatato che la temperatura, all'imbocco di Briga, da parecchi mesi non è più aumentata; e probabilmente si ripeterà, anche per il Sempione, ciò che si verificò per il Gottardo, che la temperatura abbia già raggiunto la massima elevatezza e più non cresca, malgrado che aumenti l'altezza sovrastante della montagna.

La Commissione, che ha finito i suoi lavori, crede poter presagire che il ritardo all'incontro delle due avanzate assai probabilmente non sarà superiore dai cinque ai sei mesi, ed in questo caso il nuovo *tunnel* potrebbe essere percorso dai treni al più tardi nei primi mesi del 1905. Il rapporto al nostro Governo conferma pienamente questo parere, perchè lascia un margine sufficiente per le eventuali difficoltà, purchè non di eccezionale importanza.

(A questo proposito richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori sulla nostra corrispondenza da Iselle, pubblicata nel precedente numero).

><

La Commissione
per la costituzione del Consorzio autonomo di Genova.

Con Regio Decreto del 12 corrente è stata istituita una Commissione con incarico di proporre un disegno di regolamento per l'applicazione della Legge 12 febbraio 1903, riguardante la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova.

La Commissione è composta del sen. Boccardo, presidente; degli on. Bettolo, Chiesa, Fasce, Giusso, Imperiale, Pellegrini, Raggio; del comm. Busca, direttore generale delle Gabelle; del comm. Tedesco, direttore generale delle Opere idrauliche; del cav. Inglese, ispettore del Genio civile; del comm. Lampugnani, direttore d'esercizio del 1° Compartimento della rete ferroviaria Mediterranea; del march. Reggio, consigliere comunale di Genova. Il cav. Sbrozzi, segretario nel Ministero dei Lavori pubblici, eserciterà le funzioni di segretario della Commissione.

In seguito alla designazione unanime della Deputazione ligure, lo stesso ministro dei Lavori pubblici, d'accordo col presidente del Consiglio, on. Zanardelli, ha deliberato di nominare il generale Stefano Canzio presidente del detto Consorzio autonomo per il porto di Genova.

><

Lo scalo marittimo di Spezia.

Ci informano da Spezia che quel Municipio, in merito all'abilitazione del locale scalo ferroviario-marittimo, a ricevere, oltre che le merci provenienti dal porto e quelle destinate al mare, anche le merci in provenienza dagli stabilimenti locali o ad essi destinati, — questione risolta in senso negativo a motivo che l'insufficienza degli impianti dello scalo predetto non consentono che vi si faccia anche un tale servizio, — ha rivolto istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè si trovi modo di conciliare i legittimi desideri della classe benemerita degli industriali e commercianti locali colle esigenze del servizio ferroviario, superando le avvertite difficoltà circa l'insufficienza dello scalo marittimo. E pertanto il Municipio medesimo ha vivamente raccomandato lo studio di quelle riforme che possono mettere in grado lo scalo predetto a funzionare nell'interesse dei commercianti e degli industriali della città. Trattasi di questione assai importante per la città di Spezia, il cui crescente sviluppo commerciale ed industriale richiede venga favorevolmente risolta nel più breve tempo possibile.

><

Servizio economico delle linee Valtellinesi.

La Camera di Commercio ed Arti della provincia di Sondrio ha vivamente interessato il Ministro dei Lavori Pubblici a voler sollecitare l'attuazione del servizio economico sulle linee Valtellinesi (Lecco-Sondrio-Chiavenna), con tariffe ridotte e con orari rispondenti ai bisogni.

Il servizio economico, che ha dato buoni risultati ovunque venne attivato, dovrà certamente promuovere anche su quelle linee un più largo movimento di viaggiatori con grande vantaggio degli affari e dell'economia in generale, a causa della mitezza delle tariffe che quel servizio comporta.

Ci risulta a questo riguardo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto uffici colla Società esercente la rete Adriatica affinchè si trovi modo di soddisfare al più presto alle istanze della predetta Camera di Commercio.

><

L'esercizio economico sulla ferrovia Brescia-Cremona.

In seguito ad accordi fra il Ministro del Tesoro e quello dei Lavori Pubblici, ed il vivo interessamento del Presidente del Consiglio, verrà fra pochi giorni applicato il servizio economico alla ferrovia Brescia-Cremona.

Il Governo ha concesso la massima facilitazione consentita dalla legge, riducendo, cioè, l'imposta erariale dal 13 al 2 per cento, senza alcun danno dell'erario, poichè la perdita sarà senza dubbio compensata dallo sviluppo dei prodotti del traffico.

><

Il problema delle ferrovie secondarie in Italia.

È stata in questi giorni distribuita la Relazione che l'on. Rava e gli ingegneri Capello e De Benedetti hanno presentato al Ministro dei Lavori Pubblici sui lavori del Congresso delle tramvie e ferrovie economiche tenutosi lo scorso luglio a Londra, ed al quale essi intervennero come delegati del governo italiano.

Ne daremo nel prossimo numero un ampio riassunto, quale è richiesto dall'importanza dell'argomento.

><

L'unificazione delle leggi ferroviarie.

La Commissione che studia l'unificazione delle leggi ferroviarie ha approvato tutta la parte che riguarda le concessioni e quella relativa ai sussidi delle ferrovie secondarie e tramviarie ed ai sussidi alle Società delle ferrovie costruite sulle strade municipali. Queste ultime finora erano escluse dai sussidi.

><

Società Ferrovie Secondarie Sarde.

Un R. Decreto modifica lo Statuto delle ferrovie Sarde per ciò che riflette la riduzione degli assegni agli amministratori e sindaci. Ripartisce diversamente, da quanto fatto fin qui, gli utili dell'azienda, cui è ammesso a concorrere anche il personale.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei LL. PP. ha ammesso tecnicamente, quando riformato ai sensi del voto, il progetto di massima per una ferrovia economica a scartamento normale Siena-Buonconvento-Montecatini e Buonconvento-Torrenieri. Ha pure ammesso tecnicamente il progetto di massima della ferrovia elettrica Cassino-Sora Atina, rinviando la discussione per la ferrovia dalla stazione Carnia sulla Pontebbana a Villa Santina per Amaro e Tolmezzo.

><

Concorso di macchine agricole a Como.

Ci informano da Como che, per iniziativa di quel Comizio Agrario, sarà tenuto in quella città, nell'aprile p. v., un concorso di macchine adatte alla raccolta dei prodotti agricoli e alle lavorazioni cui si devono sottoporre i prodotti stessi prima di metterli in commercio, nonchè di attrezzi e di utensili per la difesa delle piante e dei prodotti contro i parassiti. In occasione di tale concorso le Amministrazioni ferroviarie consentiranno le facilitazioni di viaggio, per gli espositori e giurati, e di trasporto per le merci, ammesse dalla concessione speciale prima, e cioè la tariffa differenziale con riduzione dal 40 al 60 0|0, a seconda delle distanze, a favore dei viaggiatori, e la riduzione del 50 0|0 per trasporto delle merci.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 gennaio 1903.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 gennaio 1903, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 80,197,507 contro L. 76,222,828 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 3,974,679.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 21,552,953.

Per la *Rete secondaria* L. 6,606,075 contro L. 6,359,361 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 246,714.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 89,163,817 contro L. 86,343,597 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,820,520.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 23,840,245.

Per la *Rete secondaria* L. 3,645,570 contro L. 3,491,011 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 142,562.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 5,771,511 contro L. 5,681,296 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 170,443.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 149,928.

Per la *Rete secondaria* L. 1,557,732 contro 1,541,822 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 15,910.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 10,526,124.

Da queste cifre pei 7 primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 7,302,297 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Per la navigazione del Garda.

L'onorevole Ministro del Tesoro presenterà prossimamonte alla Camera un progetto di legge autorizzante la maggiore spesa occorrente per facilitare la navigazione sul lago di Garda e le comunicazioni dei Comuni rivieraschi.

><

Per la stazione di Serralunga.

Il Sotto-Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, in risposta ad un'interrogazione dell'onorevole Borsarelli, ha detto alla Camera che riconoscendosi l'importanza della stazione di Serralunga di Crea, si provvederà colla maggiore sollecitudine alla convenzione per i lavori di ampliamento della stazione di Serralunga, onde possa rispondere alle esigenze del traffico.

><

Per le Casse pensioni
e il mutuo soccorso ferroviario.

Un Decreto Reale del 15 corrente approva il Regolamento per le nomine dei membri elettivi dei Comitati amministrativi delle Casse pensioni e Consorzi di mutuo soccorso fra il personale delle tre grandi Reti ferroviarie.

><

Il traffico degli scali di Venezia durante il 1902.

Il movimento della stazione marittima di Venezia è aumentato nel 1902 in misura maggiore che nei dieci anni precedenti. Nell'ultimo decennio le merci sbarcate aumentarono a tonnellate: 1893, 532,405; 1894, 472,223; 1895, 884,398; 1896, 927,390; 1897, 875,330; 1898, 932,731; 1899, 1,032,147; 1900, 1,070,873; 1901, 1,195,288; 1902, 1,404,734. In confronto pertanto dell'anno 1901, si ebbe nel 1902, un aumento di tonnellate 209,446.

L'aumento supera le previsioni. Nel 1900 si ritenne, come ipotesi attendibile, desunta dalle statistiche del precedente settennio, che il movimento del porto potesse aumentare in media di tonn. 65,000 all'anno. Invece nel 1901 e nel 1902 la progressione fu più che tripla. Difatti il totale delle merci imbarcate e sbarcate nel porto (la stazione marittima assorbe, come è noto, circa 8[10 del movimento) che era stato nel 1900 di tonn. 1,484,515 salì nel 1901 a tonn. 1,707,655, ciò che corrisponde ad un aumento di tonn. 223,140 in un solo anno.

Maggiore progresso è facilmente prevedibile nel prossimo avvenire, in virtù dei nuovi stabilimenti industriali che stanno sorgendo a Venezia per la produzione del cemento, degli spiriti, ecc., del trasporto a Venezia della forza idraulica del Cellina, del nuovo servizio di navigazione fra Venezia e le Indie e dell'attività industriale sempre crescente del Veneto e della Lombardia. Per conseguenza diventa urgentissima l'esecuzione degli ampliamenti ed impianti proposti dalla Commissione per i servizi del porto, ed è a sperarsi che siano ben tosto iniziati.

Contribuiva in prevalenza a formare il totale delle merci sbarcate:

		1902	1901
Carboni . . .	per tonn.	788,299	648,180
Concimi chimici	»	136,420	111,451
Cereali e farine.	»	171,000	172,088

Il movimento dei carboni e dei concimi chimici, tenuto conto di 100 a 150,000 tonnellate circa destinate agli stabilimenti industriali di Venezia, raggiunge il milione di tonnellate, superando tre volte l'aumento medio dell'ultimo settenio che era stato di 50 mila tonnellate.

I cereali arrivati nel porto nell'ultimo quinquennio furono: nel 1898, tonn. 205,648; nel 1899, tonn. 143,177; nel 1900, tonn. 159,578; nel 1901, tonn. 232,088; nel 1902, tonn. 225,000 circa.

L'apertura del Sylos, avvenuta il 20 maggio 1902, non poteva essere più opportuna, ed i primi mesi di esercizio di quel magnifico stabilimento hanno dimostrato che esso rispondeva pienamente alle previsioni e che darà un impulso vigoroso al commercio di cereali del porto. Il Sylos in 7 mesi di esercizio ha già manipolato 97,812 tonnellate di cereali e si è acquistata una larga clientela all'estero ed all'interno, dovuta alle cure sapienti dedicate alla merce, al buon funzionamento, alla amministrazione operosa, commerciale, ricca di ponderate iniziative. Essa fu qualificata da una personalità estera competente: « un'organizzazione stupenda », e questa qualifica, in bocca ad un negoziante, ha un grande valore.

Un aumento rilevante si è verificato pure nell'importazione dei cotoni greggi. Negli ultimi anni i cotoni di provenienza americana hanno sostituito per 3[4 quelli di altra provenienza (India, Egitto e Levante), e Venezia mancando di linee marittime regolari coll'America del Nord, i noli per l'Adriatico erano notevolmente più alti che per il Mediterraneo, con danno dei cotonifici nella regione veneta e del traffico marittimo di Venezia. — Nel 1901, il solo porto di Nuova Orleans, esportò per l'Italia 262,243 balle di cotone, e Venezia ne ebbe appena 32,272 in totale.

Nel 1902 una intraprendente Ditta di Milano (Ernesto Gussoni), avendo stabilito proprii agenti nei porti americani, riconobbe la necessità per la Lombardia di maggiormente utilizzare il porto di Venezia, e vi aprì una filiale. Fu secondata dalla Società Veneziana di Navigazione, che offrì sul mercato noli convenienti per l'Adriatico, e questa circostanza, aggiunta alla crescente attività spiegata dalla Società austriaca « Austro-Americana », ebbe per effetto che gli arrivi di cotone salirono da tonnellate 19,791 nel 1901, a tonnellate 26,466 nel 1902.

L'Amministrazione ferroviaria si è preoccupata dei mezzi di favorire lo sviluppo di questo traffico, facilitando lo scarico ed il deposito dei cotoni e progettando all'uopo la costruzione di un fondaco apposito sulla nuova banchina di San Basilio. (*Il seguito al prossimo numero*).

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

Siamo informati che le trattative fra il Governo austriaco e la Società del Lloyd austriaco per l'attuazione della nuova tariffa cumulativa destinata a favorire l'esportazione dei prodotti austriaci nel Levante, sono state ultimate, e la nuova tariffa sarà probabilmente attuata nel prossimo mese di marzo. La tariffa stessa, che sostituisce quella del 1891, contiene in confronto di questa numerosi miglioramenti a favore dell'esportazione austriaca, ed i relativi noli sono stati stabiliti tenendo presente la tariffa tedesca per il Levante, via Amburgo, ed in guisa che la capacità di concorrenza dell'industria austriaca non sia diminuita dalla tariffa tedesca.

Fra le innovazioni più importanti vi è quella dell'uso della tariffa per vagone completo caricato per 5000 kg., mentre prima era concesso solo ai caricatori di 10,000 chilogrammi. La possibilità di poter profittare della tariffa ridotta per carichi di mezzo vagone è una grande agevolazione per gli esportatori austriaci nel Levante.

A proposito di questa tariffa ci risulta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha richiamato in modo particolare l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici affinchè d'accordo colle Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico si studi i mezzi anche da noi di facilitare il più possibile, con opportuni provvedimenti, l'esportazione dei nostri prodotti nel Levante, interessando pure all'uopo la Società di Navigazione Generale Italiana.

><

Derivazioni di acque pubbliche.

Il signor Giuseppe Fehl, di Genova, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di utilizzare le acque pluviali del bacino idrografico del torrente Tine, tributario del S. Martino, in territorio di Ceranesi (Genova), mediante lo sbarramento di quel corso d'acqua a mezzo di una diga in muratura alta metri 60, formando un serbatoio o lago artificiale capace di contenere 4 milioni di metri cubi d'acqua.

In questo serbatoio verrebbero immesse anche le acque del rio Marasso, altro affluente del S. Martino, sbarrando il rivo stesso con una diga pure in muratura alta m. 20.

Scopo della derivazione sarebbe quello di sviluppare forza motrice da trasformarsi in energia elettrica onde fornirla ai molti opifici industriali esistenti lungo le vallate del S. Martino e del Polcevera.

La quantità d'acqua da derivarsi è calcolata in litri 800 al 1″, i quali immessi in condotta forzata con salto di metri 180, produrrebbe una forza di 1920 HP nominali.

Al piede della condotta forzata verrebbe costrutta l'officina idro-elettrica, dalla quale l'acqua a mezzo di un breve canale, verrebbe scaricata nel torrente S. Martino presso la Borgata di Gazzolo, nel territorio del Comune di Ceranesi.

La spesa per l'esecuzione di tutte le opere occorrenti viene preventivata in lire 1,500,000.

— Il signor cav. Giovanni Niemack, di Lucca, ha presentato il progetto redatto dall'ingegnere Enrico Gramigna di Lucca, e la domanda per ottenere la concessione di derivare una forza d'acqua dal fiume Serchio, a monte di Turrite Cava, onde ricavare e distribuire energia elettrica.

Il punto dove si vorrebbe derivare l'acqua cade in Comune di Gallicano (Prov. di Massa), ma la quasi totalità delle opere e il punto di restituzione delle acque cadono in Provincia di Lucca.

La località prescelta per la derivazione è particolarmente designata dal fatto che il corso del Serchio nei due tratti a monte del ponte di Campia e a valle del confluente colla Lima, è stato vincolato per l'eventuale trazione elettrica sulle ferrovie, e fra questi due punti resterebbe libero soltanto il tratto compreso da altre domande in corso di istruttoria.

Presso il punto di restituzione dell'acqua è progettato un impianto di turbine per circa 1400 cavalli, che dovranno mettere in movimento una stazione elettrica per corrente primaria. L'energia elettrica così ottenuta verrà poi distribuita per forza e luce agli utenti di Gallicano e dintorni, ma specialmente lungo il percorso dall'officina generatrice fino a Lucca ed eventualmente anche oltre, in quanto che a Lucca e nei dintorni è grande la mancanza di forza motrice a buon mercato.

Le opere di presa consisterebbero in una diga di muratura la quale, per la sua quota estremamente depressa, costituisce piottosto una briglia attraverso l'alveo, intesa a rendere il fondo invariabile anzichè a produrre una sopraelevazione del pelo d'acqua.

La spesa per la costruzione delle opere d'arte, canali, edifizi e per il macchinario viene preventivata in L. 820,000.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un muro a secco a difesa della ferrovia dai franamenti della costa sovrastante al kilom. 46,130 della linea Savona-Acqui-Bra, per L. 2720.

Ricostruzione del manufatto al kilom. 330.463 della linea Taranto-Reggio, per L. 1020.

Compenso alla Ditta Bini Anacleto per tacitarla dei danni patiti dallo straripamento delle acque provenienti dalla trincea e dalla galleria di Mombello, sulla linea Oleggio-Pino, per L. 400.

Prolungamento di un muro di difesa a mare fra i km. 150.312-150.342 della linea Pisa-Genova-Confine francese, per L. 4180.

Ampliamento del ponticello al km. 296.478 della linea Taranto-Reggio, per L. 2350.

Spostamento di una gru idraulica nella stazione di Torre Annunziata Centrale, per L. 1450.

Impianto del blocco meccanico nella tratta di ferrovia da Ventimiglia al Confine francese ed impianto di apparati centrali di manovra nella stazione di Ventimiglia ed in quella di Latte, per L. 34,490.

Ampliamento dello scalo merci e del fabbricato viaggiatori della stazione di Lissone Muggiò, sulla linea Milano-Chiasso, per L. 21,930.

Spostamento del disco della stazione di Valmozzola verso Berceto, sulla linea Parma-Spezia, per L. 600.

Riparazione dei danni causati alle coperture dei fabbricati compresi fra le stazioni di Grosseto e di Cecina dagli uragani, per L. 325, ed allettamento in malta delle tegole rimaneggiate delle coperture medesime, per L. 745.

Spostamento e sostituzione del segnale a disco verso Saliceto della stazione di Cengio, sulla linea Savona-Bra, per L. 125.

Concorso dell'Amministrazione ferroviaria nelle spese sostenute dal Consorzio per la conservazione dell'argine del Tassinetto in sponda destra del Tanaro presso Alba, sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, per L. 775.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del torrente Savolano, fra le stazioni di Rosignano e di Orciano, per L. 4050.

Rete Adriatica:

Consolidamento dei ponticelli da m. 1 di luce ai chilometri 37.392 e 40.245 della linea Portocivitanova-Albacina, per L. 700.

Rafforzamento dell'armamento su alcuni tratti dei tronchi: Bologna-Rimini, per L. 23,770; Rimini-Termoli, per L. 105,900; Termoli-Foggia, per L. 76,000; Foggia-Bari, per L. 33,330.

Lavori per sistemare il servizio di estinzione incendi nelle stazioni di Prato, Pistoia, Pescia, Pracchia, Bagni della Porretta e Vergato, per L. 4050.

Rafforzamento del binario di corsa in alcuni tratti del tronco Chiusi-Firenze, per L. 144,050.

Costruzione della nuova fossa della stadera a ponte attigua al magazzino merci della stazione di Aquila, per L. 320.

Riparazione dei guasti riscontrati nelle travate metalliche ai km. 28.214, 30.902, 63.397 e 66,321 da Firenze Santa Maria Novella, sulla linea Faenza-Firenze, per L. 4000.

Consolidamento della scarpata a monte della trincea fra i km. 566 300-566.750 della linea Foggia-Otranto, per L. 2200.

Rete Sicula:

Consolidamento della scarpata destra della trincea di accesso verso Palermo della galleria S. Francesco, al km. 147.920 da Palermo della linea Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare, per L. 4760.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Provvedimenti di sicurezza pei passi a livello nelle stazioni di Busto Arsizio e di Legnano e in prossimità del casello 18 fra le stazioni di Busto e di Gallarate, per L. 6800.

Sistemazione della tratta di argine in rilascio fra i km. 9.440 e 9.527 della linea Valenza-Casale-Vercelli, per L. 2150.

Sistemazione del Rio S. Secondo nella stazione di Ventimiglia, per L. 1750.

Sgombro dell'acquedotto al km. 50.254 ed apertura di un fosso a monte dell'acquedotto stesso sulla linea Savona-Bra. per L. 870.

Impianto di un secondo serbatoio sussidiario per il rifornitore della stazione di Pavia, per L. 1750.

Approfondimento del pozzo del casello 5 sulla linea Torreberretti-Pavia, per L. 630.

Costruzione di opere per riparare i danni cagionati alla linea Taranto-Reggio fra i km. 402.665 e 403.006, per L. 3050.

Impianto al Testaccio (Stazione di Roma S. Paolo) di una bilancia per controllare il peso del bestiame, per L. 2075.

Rete Adriatica:

Sistemazione della condotta d'acqua che alimenta il rifornitore della stazione di Piediluco, per L. 1400.

Pavimentazione del capannone per le carrozze lunghe nell'officina del materiale mobile della stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 15000.

Consolidamento del tratto di rilevato fra i km. 124.715 e 124.739 della linea Roma-Sulmona, per L. 6400, delle quali L. 5600 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione della cisterna alle case cantoniere doppie ai km. 108.329, 105.655 e 146.600 della lina Roma-Sulmona, per L. 2400.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione Silvi, per L. 26400, delle quali L. 22000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione delle officine della stazione di Bologna, per L. 17300, delle quali L. 10700 per i lavori da appaltarsi.

Ricostruzione del pavimento nel magazzino adibito al servizio doganale nella stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 11300, delle quali L. 10000 per i lavori da appaltarsi.

Prolungamento del marciapiede principale e sistemazione dei binari del deposito locomotive nella stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 21100, delle quali L. 9300 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del fabbricato per cessi nella stazione di Cerignola Campagna, per L. 2300, di cui L. 2000 per i lavori da appaltarsi.

Modificazioni alle disposizioni di alcuni locali al piano terreno del fabbricato viaggiatori della stazione di Cerignola Campagna, per L. 1600.

Rete Sicula:

Costruzione di un fabbricato per alloggio a tre piani presso il passo a livello al km. 239.221 della linea Catania-Leonforte e prolungamento del sottovia al km. 240.601 e relativa sistemazione del piazzale della stazione di Catania, per L. 23580, delle quali L. 20680 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione della cisterna nelle case cantoniere collocate sul tronco S. Caterina-Caldare, per L. 4440.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne disposto quanto segue: « La validità della tariffa locale n. 227, piccola velocità, relativa al trasporto del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri, ecc., è estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Savona-Marittima e Savona-Letimbro in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica ».

— Con recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne disposto quanto in appresso:

1) La tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, per spedizioni a vagone completo di torba compressa e formelle di torba, di lignite e formelle di lignite, viene estesa ai trasporti di lignite in natura e formelle di lignite per uso industriale in partenza dalla stazione di Certaldo, in conformità alla proposta presentata dalla Direzione generale della Rete Mediterranea d'accordo con quella della Rete Adriatica;

2) La validità della tariffa eccezionale n. 1007, piccola velocità, pei trasporti di piriti in partenza dalle stazioni di Follonica e di Gavorrano, è prorogata per il periodo dal 28 febbraio 1903 al 30 giugno 1905, giusta la proposta della Mediterranea presentata d'accordo coll'Adriatica.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri intevessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Candiani ed Ellena per trasporto di laterizi da Lungavilla a Milano è rinnovata pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1904, limitandola all'abbuono del 10 0[0 sui prezzi normali di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso pei trasporti diretti a Milano Porta Ticinese, Porta Romana e Porta Sempione, con aumento proporzionale del quantitativo minimo da 2500 a 3750 tonnellate;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta M. di S. Esdra di eseguire i suoi trasporti di legname greggio provenienti dall'Austria-Ungheria pei transiti di Pontebba e di Cormons e destinati a varie località italiane, alle stesse condizioni già ammesse per altre Ditte, con vincolo di un traffico minimo di 1000 tonnellate da esaurire entro il corrente anno 1903;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare, per il periodo dal 15 gennaio 1903 al 30 giugno 1904, la concessione accordata alla Società Anglo-Italiana « Chemical and Mineral », di Genova, per trasporto a carro completo di fosfati minerali di calce, carbon fossile, nitrato di soda, ecc., elevando proporzionalmente il quantitativo minimo d'impegno da 4400 a 6600 tonnellate ed aumentando il prezzo da L. 0.0357 a L. 0.0412 per tonnellata e chilometro, oltre al normale diritto fisso;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1903, alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Giovanni Ermolli per trasporti di segatura di legno da Pontebba-stazione e dalla stazione per la Carnia a Firenze-Porta al Prato ed a Roma-Termini;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovare, alle stesse condizioni, le due concessioni accordate alla Ditta Giacomo Benini per trasporti di carbone-coke da Milano a Bergamo. Le nuove concessioni hanno la durata dal 1° febbraio 1903 al 30 giugno 1905, colla consueta clausola di disdetta. L'impegno complessivo annuo per le due concessioni è fissato in 550 tonnellate;

6) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Pasquale Crespi per trasporti cotone greggio da Venezia-Marittima a Verona, e di filati di cotone da Verona a Venezia, Ancona e Napoli, è rinnovata per un altro anno, elevando a L. 42 la tonnellata il prezzo pei trasporti destinati a Napoli;

7) Proposta dell'Adriatica di rinnovare la concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini pel trasporto

di filati e tessuti, pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905, colla solita clausola di disdetta di anno in anno, ammettendo a godere del beneficio concessionale anche i trasporti in partenza da Palazzolo sull'Oglio, e quelli da e per Bergamo e Vanzago e Parabiago, con talune modificazioni alle condizioni prima vigenti;

8) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordaia alla Ditta Luigi Mandelli per trasporto di cereali, farina e crusca da e per Treviso, è rinnovata pel periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 gingno 1905, colla solita facoltà di disdetta di anno in anno, ferme restando le stesse condizioni, colla sola modificazione che per i trasporti in destinazione di Milano verrà applicato il prezzo di L. 0.0412 a tonnellata-chilometro per le prime 2000 tonnellate, e quello di L. 0.3708 per le tonnellate in più oltre le prime 2000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Viareggio-Livorno-Cecina. — Nell'ultima adunanza della Giunta esecutiva del Comitato popolare per l'attivazione di questa linea è stato votato un vibrato ordine del giorno che: lamentato il mancato conseguimento dell'intero tronco, raccomanda che non vi siano ostacoli alla costruzione del tratto Livorno-Cecina, riservandosi di riprendere l'agitazione al momento opportuno.

Ferrovia Sparanise-Gaeta. — È stata approvata la proposta per l'attuazione dell'esercizio economico sulla linea Sparanise Gaeta.

Ferrovia fra il Veneto ed il Mantovano. — Nelle provincie di Padova, Rovigo e Mantova già da parecchio tempo si agita la questione della costruzione di una linea che congiunga più direttamente il basso Mantovano e l'alto Polesine col Mantovano.

A tal uopo si è costituito un Comitato composto di spiccate personalità. Il Comitato stesso, a fine di caldeggiare tale idea, ha indetto pel 26 corrente un grande Comizio, da tenersi nel Teatro Sociale di Ficarolo, coll'intervento dei deputati al Parlamento, di consiglieri provinciali, di sindaci e di altre personalità.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 febbraio 1903.* — Nella decade 1°-10 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,903,368.16, con un aumento di L. 238,139.11 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 96,014,951.61, presentando un aumento di L. 3,205,853.50 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio 1903.* — Nella decade 1°-10 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,052,328.55, con un aumento di lire 98,600.23 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 12,567,805.85, e presenta un aumento di L. 326,019 83 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 gennaio 1903.* — Nella decade 21-31 gennaio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 365,055, e presentano una diminuzione di L. 6804 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 gennaio 1903 ammontano a L. 7,535,076, con un aumento di L. 159,601 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di gennaio 1903.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di gennaio 1903, confrontato con quello dello stesso mese 1902, fu il seguente:

		gennaio 1903	gennaio 1902
Passeggieri trasportati	Num.	160,000	165,696
» introito	L.	394,500	381,059.71
Bagagli e cadaveri	Tonn.	380	359
» introito	L.	32,800	30,573.63
Bestiame trasportato	Capi	11,180	8,398
» introito	L.	42,700	27,790.75
Merce trasportata	Tonn.	81,100	75,301
» introito	L.	840,000	746,651.48
Introito complessivo	»	1,310,000	1,186,075.57
» chilometrico	»	4,746.38	4,297.38
Proventi diversi	»	75,000	76,875.57
Introito generale	»	1,385,000	1,262,951.44
Spesa complessiva	»	940,000	895,811,56
» chilometrica	»	3,405.80	3,245.69
Introito netto	»	445,000	367,139.88

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Pel traforo della Faucille.* — Il progetto ginevrino per l'accesso al lato nord del Sempione sembra entrare nella fase definitiva.

Difatti il Governo ginevrino ha scritto al Governo federale perchè apra le trattative diplomatiche colla Repubblica Francese per addivenire alla convenzione del traforo della Faucille e della ferrovia Lons-le-Saunier a Ginevra.

Questa impresa sarà di grande utilità all'Italia, unendo, con via rapidissima, Calais a Milano, attraverso il Sempione.

Il Governo di Ginevra garentisce per le spese un concorso di 20 milioni.

Le ferrovie sotterranee a Parigi. — Si è cominciata la costruzione di un' alta palizzata, destinata a ad intercettare quasi completamente il passaggio delle vetture e dei pedoni in piazza dell'Opera, il centro di Parigi si può comprendere che confusione porterà questo lungo e grave incaglio alla circolazione. Ma i parigini sono disposti a tollerare ogni cosa perchè si tratta dei lavori della nuova linea della ferrovia Metropolitana.

Tre linee diverse devono incontrarsi sotto la piazza dell'Opera, e siccome stante la frequenza dei treni, almeno uno ogni cinque minuti, non è possibile pensare a un passaggio a livello; così le tre linee passeranno una sotto all'altra, in tre gallerie sovrapponentisi. Potete immaginarvi la difficoltà e l'entità del lavoro. Basti il dire che la linea inferiore si troverà alla profondità di ben 15 metri e che la piazza è assai angusta.

Fra i principali ostacoli contro cui si ha da lottare, vi sono le distese d'acqua, che s'incontrano a poca profondità dal livello del suolo. In uno di questi si dovettero mettere in esercizio le pompe che estrassero l'acqua; ma ora che il *tunnel* è terminato, in quel punto l'acqua ritorna a poco a poco, ed in breve la galleria verrà completamente circondata dal liquido elemento.

Ferrovie Egiziane. — Le ferrovie egiziane sono divise in tre linee principali:

1) La linea dal Cairo ad Alessandria con diramazione per Manzurah e Damietta, partendo da Tantah. E' questa la linea meglio servita ed equipaggiata, ed è fornita del

treno più rapido di tutto l'Egitto, poichè compie il percorso tra il Cairo ed Alessandria (130 miglia) in 3 ore;

2) La linea dal Cairo ad Ismailia e Suez, con una diramazione da Zagazig a Manzurals. In questa linea i treni hanno una velocità media di 33 miglia all'ora. A questo sistema si ricongiunge la linea da Ismailia a Porto Said, la quale ultima appartiene alla Compagnia del Canale di Suez;

3) La linea dell'Alto Egitto, che va parallelamente al Nilo sino alla prima cataratta. Un espresso congiunge il Cairo a Luxor, la distanza essendo di 420 miglia che sono percorse in 16 ore.

La ferrovia a scartamento ridotto, che va da Luxor ad Assuan, punto terminale, ha la lunghezza di 130 miglia, che sono percorse in 3 ore; è in questo tragitto che si può vedere il deserto in tutta la sua bellezza, pure godendo di un discreto *comfort*.

Notizie Diverse

Trasmissione telefonica tra due treni. — Domenica scorsa fra due piccole stazioni ferroviarie appartenenti alla rete dello Stato furono fatti esperimenti di trasmissione telefonica fra due treni in corso.

L'esito dell'esperimento sembra sia stato soddisfacente.

Visita agli impianti elettrici della Lombardia. — L'*Institution of Electrical Engineers* nell'aprile prossimo farà una visita agli impianti elettrici della Lombardia. I gitanti, in numero di circa 150, dopo di essersi fermati a Como a rendere omaggio alla tomba di Volta, passeranno a visitare le ferrovie elettriche della Valtellina, gl'impianti di Paderno e di Vizzola e le linee Varesine.

Anche il Ministro delle vie e comunicazioni di Russia ha chiesto di visitare personalmente o di far visitare da ingegneri da lui delegati le ferrovie elettriche della Valtellina.

La stazione radiotelegrafica in Italia. — La stazione radiotelegrafica ultra-potente che si dovrà impiantare in Italia, sarà forse costruita sul monte di Santo Onofrio, presso Roma, il quale è alto circa 130 m. e trovasi in continuazione della collina di Monte Mario, su cui si trova l'attuale stazione radiotelegrafica ordinaria. Sul Monte Sant'Onofrio verrebbe costruita una stazione simile a quella di Tablehead, che metterebbe in grado l'Italia di comunicare con le altre stazioni del mondo. Non bastando questa stazione per poter comunicare direttamente con l'identica che sorgerà all'Argentina, se ne costruirebbe un'altra a Capo Verde.

Il commercio del legname. — L'Austria-Ungheria che ha la supremazia su tutti gli Stati per il commercio del legname, nei primi 5 mesi del 1902 ha avuta l'esportazine di quintali 13,496,084, così ripartita:

Germania	q.li	7,159,325
Italia	»	2,521,874
Russia	»	1,109,399
Rumania	»	765,951
Francia	»	638,581
Svizzera	»	399,676
Serbia	»	83,628
Inghilterra	»	80,572
Turchia	»	48,342

Nel periodo corrispondente del 1901 si erano raggiunti quintali 15,511,113. Da questi dati statistici, dal nuovo regime boschivo degli Stati Uniti, dal prossimo completamento della ferrovia transiberiana che la Russia adoperebbe a sfruttare quegli annosi boschi, si rivela che varii Stati tendono alla concorrenza, se non a togliere il primo posto all'Austria-Ungheria in questo ramo importantissimo di commercio.

Il canale di Panama. — Telegrammi da Washington informano dell'accettazione, salvo ratifica, del trattato colla Colombia per il canale di Panama.

Esposizione di Reims 1903. — L'Esposizione di Reims (Francia) che s'aprirà il 15 maggio 1903 comprenderà un' importante sezione coloniale. Un padiglione speciale è riservato all'Esposizione di tutti i prodotti Europei destinati all'esportazione nelle colonie. Le domande per schiarimenti debbono essere indirizzate avanti il 28 febbraio all'amministrazione dell'Esposizione a Reims.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Padova (26 febbraio, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori per costruzione della banca in drizzagno 2° Dolfui, a sinistra dell'Adige, per m. 502, nel comune di Cavarzere, per L. 16,450. Dep. provv. L. 1000 e L. 900 per spese. Cauzione decimo. Documenti 17 febbraio.

R. Prefettura di Sassari (26 febbraio, ore 10, unico definitivo) — Appalto dei lavori di riparazione ai ponti e passerelle in legno sul torrente Posada e Padrongianus e cunettoni esistenti tratti della strada di accesso dei manufatti, lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 75, per L. 14,500. Dep. provv. L. 700. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 4 mesi. Documenti 15 febbraio.

R. Prefettura di Roma (28 febbraio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla sostituzione dell'ultimo tratto di banchina in legname marcito e cadente con altrettanta in muratura, nel porto canale di Fiumicino, per m. 84, dal ponte in barche fino ad intestarsi con l'attuale banchina in muratura, per L. 24,877.87. Consegna giorni 150. Documenti 23 febbraio. Cauzione decimo.

Sotto-Direzione autonoma del Genio Militare di La Maddalena — Sassari (28 febbraio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato presso l'Opera di Punta Villa per alloggio di truppe destinate alla difesa dell' Isola, per L. 10,000. Dep. provv. L. 1000. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti fino 26 febbraio.

Opera Pia Sant'Elena di Villafranca d'Asti — Alessandria (28 febbraio, ore 10). — Appalto delle opere occorrenti alla riduzione di un fabbricato rustico in Villafranca d'Asti. per lire 12,353.22. Dep. provvisorio L. 600. Cauzione L. 1200. Ultimazione lavori 5 mesi.

Municipio di Torino (28 febbraio, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto del mantenimento e sistemazione delle strade di pianura a carico del Municipio, e della somministrazione di cavalli per l' inaffiamento del suolo pubblico ed altri servizi da nolo, in due lotti, provvisoriamente aggiudicati, il primo col ribasso dell'8.57 0\0 su L. 30,000, ed il secondo col ribasso del 9.25 per cento su L. 30.000. Dep. provv. L 10,000 per ogni lotto. Deposito spese L. 4500.

Deputazione Provinciale di Ascoli Piceno (28 febbraio, ore 12). - Appalto dei lavori per la costruzione del primo tratto del terzo tronco della strada di serie di Valdaso, dalla sponda destra del torrente Indaco al confine territoriale di Petritoli Monterubbiano, di metri 6419.80, per L. 130,862.09. Dep. L. 6500 e L. 2500 per spese. Docum. sino alle ore 12 del 23 febbraio.

Municipio di Campi Bisenzio — Firenze (28 febbraio, ore 10). — Appalto dei lavori di rinnovamento del lastrico lungo la strada provinciale Firenze-Pistoia nelle due borgate di S. Piero a Ponti e S. Cresci, tanto nel territorio di Campi Bisenzio come in quello di Signa, per L. 13,745.94. Consegna lavori 40 giorni. Off. 28 corr., ore 9.30. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 250.

R. Prefettura di Treviso (23 febbraio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di manutenzione del sostegno e dei fabbricati idraulici all'incile del canale Intestatura, a destra di Piave, nel quinquennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1908, per complessive L. 31,600. Consegna lavori 30 giorni. Dep. provv. L. 2000. Cauzione decimo. Docum. 20 febbraio. Dep. spese L. 1500.

Municipio di Alessandria (2 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per ultimare il nuovo cavo del Canale Carlo Alberto, consistenti in casseri di legno, muri di

rivestimento, muratura di rabbecciamento, scavi, selciati ed altre opere murarie ed in legno, per complessive L. 12,400. Dep. provvisorio L. 500. Cauz. L. 1500.

R. Prefettura di Campobasso (2 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione delle locali latrine attuali e costruzione dei nuovi cessi nel cortile del carcere giudiziario ed apertura di vani di comunicazione nelle mura di apotema, provvisoriamente aggiudicato in grado di ventesimo, per L. 7879.12. Deposito L. 500. Cauzione decimo. Ultimazione lavori un anno. Documenti sino al 24 febbraio.

R. Prefettura di Firenze (3 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di variante alla strada nazionale n. 41, tra i migli 16 e 17 in località Ghireto, di metri 1096.02, per L. 21,020.85. Consegna lavori 360 giorni. Documenti 26 febbraio. Deposito provvisorio L. 1200.

Amministrazione Provinciale di Potenza (3 marzo, ore 11, definitivo). — Appalto dei lavori complementari per consolidare e rimettere in condizioni di sicura viabilità il sesto tronco Gallicchio-Missanello della provinciale Potenza-S. Arcangelo, per L. 36,217.89, oltre L. 6782.11 a disposizione dell'Amministrazione. Off. 2 marzo. Deposito provvisorio L. 2000. Consegna lavori un anno. Fatali dopo 10 giorni..

Deputazione Provinciale di Firenze (3 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto del mantenimento del secondo cantone della strada provinciale Bolognese per la Porretta, durante il quinquennio dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1007, comprendente: *a*) la fornitura, trasporto, spezzatura ed ammucchiamento del materiale da rifiorimento necessario per mantenere in buono stato il piano viabile, per l'annuo canone di L. 1286; *b*) i restauri alle opere d'arte da eseguirsi a richiesta dell'Uffizio Tecnico in base all'elenco di prezzi normali allegato alla perizia per l'annuo canone di L. 1000. Documenti 24 febbraio, ore 12. Deposito provvisorio L. 320. Offerte 2 marzo.

R. Prefettura di Cosenza (3 marzo, ore 10, unico). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori complementari, chiesti dall'Amministrazione Provinciale all'atto del collaudo dei lavori di costruzione del tronco di Aprigliano al fiume Craticello, della strada provinciale n. 111, da Cosenza ad Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale n. 27, presso Acqua del Corvo, per L. 42,000. Dep. provv. L. 2000. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 22 febbraio.

R. Prefettura di Udine (5 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di restauro del rivestimento a rimonta della scogliera che presidia il froldo di Latisana alla sinistra del Tagliamento, nel tratto tra la strada Canelotti e l'idrometro locale, per L. 23,700. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti 26 febbraio.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (6 marzo, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di riparazione e consolidamento dell'8° e 9° tronco della strada provinciale Trignina, per L. 12,000, di cui L. 2159.06 a disposizione dell'amministrazione. Dep. L. 598 e L. 120 per le spese. Documenti sino alle ore 15 del 26 corrente.

Amministrazione Provinciale di Potenza (7 marzo, ore 11, secondo incanto). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione dei rami di accesso e del ponte sul fiume Agri, fra Missanello e Sant'Arcangelo, facente parte della provinciale Potenza-Sant'Arcangelo, per L. 370,088.38, oltre L. 39,911.62 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 20,000. Fatali dopo 15 giorni. Consegna lavori 3 anni.

R. Prefettura di Treviso (7 marzo, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di costruzione di una banca a rinforzo dell'argine destro di Piave al froldo in fronte all'abitato di Zenson, per L. 13,450. Dep. provv. L 1000. Cauz. L. 1500. Dep. spese L. 900. Consegna lavori 80 giorni. Docum. 27 febbraio.

R. Prefettura di Padova (9 marzo, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di regolarizzazione del tratto del canale naviglio Piovego, inferiormente al ponte di Noventa, per L. 10,500. Dep. provvisorio L. 500 e L. 700 per spese. Docum. sino al 27 febbraio.

R. Prefettura di Firenze (9 marzo, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 42, nei pressi della località detta Madonna della Tosse, fra i termini miliari 56 e 58, per L. 48,491.09. Dep. provv. L. 2500. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 300 giorni. Docum. 27 febbraio.

Municipio di Cortemaggiore (Piacenza) (9 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di restauro e sistemazione del ponte sul torrente Riglio, lungo la strada detta la Spinosa, per L. 9773.63. Dep. L. 800 e L. 300 per spese.

Municipio di Rimini (10 marzo, ore 10). — Appalto delle opere murarie relative alla costruzione di fabbricato scolastico nella località denominata Sant'Eufemia, per complessive L. 62,084.11. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Tusa (Messina) (10 marzo). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile in quell'abitato, per L. 32,426.75. Dep. provv. L. 1000. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Pontinvrea (Genova), (10 marzo, ore 9, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di una passerella sul torrente Erro, per L. 5698.32.

R. Prefettura di Firenze (14 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per sopralzo e sistemazione dell'argine sinistro d'Arno, dallo scalo di Stagnolo alla foce del Vingone. e dall'argine destro del Vingone dalla sua foce al ponte di Sant'Ilario, in Comune di Lastra a Signa, per L. 47,361.59. Dep. provv. L. 2000. Consegna lavori 180 giorni. Docum. 6 marzo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (3 marzo, ore 11). — Appalto della impresa di massellare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in ferro fino in verghe, in ferro minuto ed in ferro ordinario per complessive lire 36,000. Deposito provvisorio L. 3600. Risultati d'asta 7 marzo, ore 12. Fatali 28 marzo, ore 12. Deposito spese L. 1000.

Direzione Strade Ferrate Rete Mediterranea, Milano (12 marzo). — Gara aperta per la fornitura di 5 *tréteaux* della portata di tonnellate 80, occorrenti per i depositi delle locomotive delle stazioni di Alessandria, Rivarolo Ligure, Pisa, Roma e Napoli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbraio 14	Febbraio 21
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 466	465
» » Meridionali	» 692.50	693.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 433.50	438
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 242	243.50
» » Sicule	» 675	670
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 348.50	348 50
» » Cuneo 3 0[0	» 367.50	368
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.50	100.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 505.50	503
» » Meridionali	» 347	320
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss. »	315	315
» » Sarde, serie *A*	» 351	351
» » » serie *B*	» 351	351
» » » 1879	» 351	351
» » Savona	» 365	365
» » Secondarie Sarde	» 507.50	507.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 511	511
» » Tirreno	» 509.50	509.50
» » Vittorio Emanuele	» 372	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1903. — 22ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1028**	+ **37**
Media	**4760**	**4760**	»	**1057**	**1012**	+ **45**
Viaggiatori	1,399,660.10	1,290,217.76	+ 109,442.34	56,645.66	45,687.00	+ 10,957.68
Bagagli e cani	76,821.19	67,706.06	+ 9,115.13	1,161.95	1,024.08	+ 137.87
Merci a G.V. e P.V. acc.	320,638.70	293,684.05	+ 26,954.65	11,113.71	10,179.43	+ 934.28
Merci a P. V.	1,978,122.90	1,902,528.28	+ 75,594.62	59,203.95	54,201.41	+ 5,002.54
TOTALE	3,775,242.89	3,554,136.15	+ 221,106.74	128,125.27	111,092.90	+ 17,032.37
Prodotti dal 1° Luglio 1902 al 10 Febbraio 1903.						
Viaggiatori	35,847,343 95	33,562,106.63	+ 2,285,237.32	1,678,186.87	1,542,413.48	+ 135,773.39
Bagagli e cani	1,736,112.31	1,642,258.58	+ 93,853.73	46,513.24	43,142.75	+ 3,370.49
Merci a G.V. e P. V. acc.	8,916,715.20	8,770,433.33	+ 146,281.87	315,098.36	307,775.15	+ 7,323.21
Merci a P. V.	45,759,552.27	45,250,294.91	+ 509,257.36	1,715,429.41	1,690,673.28	+ 24,756.13
TOTALE	92,259,723.73	89,225,093.45	+ 3,034,630.28	3,755,227.88	3,584,004.66	+ 171,223.22
Prodotto per chilometro.						
della decade	793.12	746.67	+ 46.45	120.31	108.07	+ 12.24
riassuntivo	19,382.29	18,744.77	+ 637.52	3,552.72	3,541.51	+ 11.21

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	87,490.00	2,665.00	29,308.00	156,865.00	100.00	276,428.00	618.00	447.00
1902	86,593.00	2,309.00	34,081.00	162,479.00	3,249.00	288,711.00	618.00	467.00
Differenze nel 1903	+ 897.00	+ 356.00	— 4,773.00	— 5,614.00	— 3,149.00	— 12,283.00	»	— 20.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 GENNAIO 1903								
1902-903	2,160,671.00	49,392.00	416,693.00	3,110,765.00	32,011.00	5,769,532.00	618.00	9.336.00
1901-902	2,038,279.00	47,038.00	429,555.00	3,147,835.00	33,695.00	5,696,402.00	618.00	9.217.00
Differenze nel 1902-903	+ 122,392.00	+ 2,354.00	— 12,862.00	— 37,070.00	— 1,684.00	+ 73,130.00	»	+ 119.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	34,253.00	952.00	19,919.00	24,093.00	75.00	79,292.00	482.00	165.00
1902	33,034 00	729.00	16,919.00	25,370.00	274.00	76,326.00	482.00	158.00
Differenze nel 1903	+ 1,219.00	+ 223.00	+ 3,000.00	— 1,277.00	— 199.00	+ 2,966.00	»	+ 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 GENNAIO 1903								
1902-903	785,823.00	15,360.00	227,667.00	538,448.00	8,277.00	1,575.575.00	482.00	3,269.00
1901-902	767,970.00	15,693.00	216,936.00	520,130.00	5,987.00	1,526,716.00	482.00	3,167.00
Differenze nel 1902-903	+ 17,853.00	— 333.00	+ 10,731.00	+ 18,318.00	+ 2,290.00	+ 48,859.00	»	+ 102.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	3,435.00	43.00	2,190.00	3,667.00	»	9,335.00	23.00	406.00
1902	3,134.00	190.00	1,026.00	2,472.00	»	6,822.00	23.00	297.00
Differenze nel 1903	+ 301.00	— 147.00	+ 1,164.00	+ 1,195.00	»	+ 2,513.00	»	+ 109.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 GENNAIO 1903.								
1902-903	97,108.00	3,739.00	27,459.00	61,632.00	31,00	189,969.00	23.00	8,259.00
1901-902	84,666.00	3,896.00	23,907.00	39,857.00	31,00	152,357.00	23.00	6,624.00
Differenze nel 1902-903	+ 12,442.00	— 157.00	+ 3,552.00	+ 21,775.00	»	+ 37,612.00	»	+ 1,635.00

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI — (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	—	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	28 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa. . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia o Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 28 Febbraio 1903. Num. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE SECONDARIE IN ITALIA

Nei giorni scorsi è stata distribuita la Relazione presentata al Ministro dei Lavori Pubblici dall'onorevole deputato Rava e dagli ingegneri V. De Benedetti e V. Capello, Regi Ispettori delle Ferrovie, e intorno al *Congresso di Londra* del 1902, sulle *Tramvie e ferrovie complementari* ed il *Problema delle ferrovie secondarie in Italia*.

Il problema delle ferrovie secondarie in Italia è di vitale importanza per il regime ferroviario del nostro Paese, per cui si spiega il grande interesse che ha destato questa Relazione, pubblicata coi tipi eleganti della Casa editrice Camilla e Bertolero, nel mondo dei tecnici.

Della diffusa ed elaborata Relazione noi ci limiteremo, per cagion di spazio, a riprodurre le *Conclusioni pratiche*, che riassumono e sintetizzano le idee dei relatori in merito a questo delicatissimo problema dell'esercizio ferroviario.

La Relazione dice che, prima di iniziare lo studio intorno alle eventuali applicazioni alle nostre ferrovie e tramvie del sistema di esercizio economico, è bene ricordare che, prima della legge del dicembre 1896, la materia delle ferrovie di ordine assolutamente secondario, posate in tutto od in parte lungo le strade ordinarie e destinate a servire essenzialmente i traffici locali, non era in alcun modo disciplinata, ma che però l'iniziativa locale, rinforzata nella maggior parte dei casi da capitali esteri, aveva, per le ragioni più popolate e più industriali del paese, affrontata la soluzione del problema colla costruzione di tramvie suburbane intercomunali ed anche interprovinciali, fruendo dello speciale vantaggio, pel quale tale nuovo mezzo di trasporto, agli effetti dell'applicazione delle tasse erariali, era considerato come trasporto su strade ordinarie, e quindi esente.

La legge del 1896 mantenne questo trattamento di favore alle tramvie, stabilì norme di costruzione e di esercizio sufficientemente late, e consolidò il principio che per esse lo Stato dovesse disinteressarsi di quanto riguardava le modalità di concessione da parte degli enti proprietari delle strade, la durata della concessione, le tariffe, ecc., limitando il suo intervento esclusivamente a quanto si riferiva alla sicurezza dell'esercizio. La stessa legge autorizzava la costruzione di ferrovie economiche destinate al servizio del traffico locale e ne ammetteva il sussidio, ma questo tassativamente escludeva per i tratti in cui tali ferrovie avessero sede comune colle strade ordinarie. Oltre a ciò, mentre accennava che a queste ferrovie si dovessero applicare modalità economiche di costruzione e di esercizio ed ammetteva la soppressione delle chiusure, obbligava limitazioni di velocità, stabiliva che la sorveglianza dei passi a livello si potesse evitare solo dove i funzionari governativi la riconoscessero non necessaria, quasi che fosse possibile ottenere questi riconoscimenti senza che una qualche modificazione dei criteri delle leggi precedenti fosse intervenuta al riguardo. Le modalità economiche di esercizio non erano neppure in linea di massima accennate, anzi era detto che in quanto non era nella detta legge diversamente stabilito, si intendesse valere ancora la Legge organica sui lavori pubblici del 1865; e quindi esclusione del telefono, sorveglianza governativa, come per le altre ferrovie, sia in materia di esercizio che di orari e di tariffe, identico, che per quelle, il Regolamento di polizia ferroviaria e quello di sindacato.

Conseguenza di questo stato di cose fu che poche furono le ferrovie costruite lungo le strade ordinarie, perchè le regioni che a quell'epoca ne erano ancora prive non potevano offrire un traffico sufficiente per assicurare un prodotto minimo tale da coprire gli interessi e le spese, e pochissime quelle economiche costruite in servizio delle regioni più povere, perchè non potendo utilizzare le strade ordinarie per avere un sussidio, e, d'altra parte, non potendosi adottare vere modalità economiche di costruzione e di esercizio, questo sussidio *in sede propria* avrebbe dovuto essere talmente alto, che non era più in relazione allo scopo, e veniva negato.

Se invece, colla scorta delle comunicazioni fatte al Congresso dallo Scotter, dal Janssen e dal De Burlet, delle pubblicazioni della Commissione internazionale dei Congressi delle strade ferrate, delle statistiche ferroviarie dei diversi Stati e dei molti studi pubblicati in materia in questi ultimi tempi, noi cerchiamo oggi ciò che hanno fatto quasi tutte le nazioni d'Europa, allo scopo appunto

di fare servire questo nuovo ed economico mezzo di trasporto a migliorare le condizioni economiche delle regioni meno favorite da natura, ed in genere delle regioni agricole, noi troviamo che hanno adottato il concetto di considerare sotto lo stesso aspetto tutte le ferrovie destinate a servire interessi locali di poca entità, siano esse posate sulle strade ordinarie od in sede propria, o parte su strade e parte fuori. E a tutte hanno dato un sussidio proporzionale al bisogno, sempre cercando, anzi, che, quando possibile, queste ferrovie si sviluppino sulle strade, perchè in tal modo appunto meglio sono serviti i bisogni diretti locali, sono sensibilmente inferiori le spese di costruzione, e quindi minore riesce il sussidio necessario.

L'Inghilterra, per migliorare le tristi condizioni economiche dell'Irlanda, provvide, prima col *Tramways (Ireland) Act del 1860*, che facilitava la costruzione di ferrovie su strada con il sussidio finanziario delle Baronie, e poi col *Light railwaiys (Ireland) Act del 1889*, che ammette anche l'intervento finanziario dello Stato quando la ferrovia è riconosciuta necessaria a sviluppare le risorse locali e non potrebbe, senza un aiuto dell'erario, essere costruita. Sotto l'impero di queste due leggi circa un migliaio di chilometri di *light railways* già vennero costruiti ed altri sono in corso di costruzione, e la ferrovia così potè penetrare nelle regioni più povere e più scartate. Il Connevara, l'Achill, il Kerry ed il Donnegal hanno potuto essere messi in comunicazione col mondo esterno; i loro prodotti agricoli ed i loro bestiami hanno trovato mercati nuovi e migliori, prese maggiore sviluppo la loro industria della pesca, i loro paesaggi vennero resi accessibili ai transiti, ecc.

E questo concetto dell'intervento dello Stato nella costruzione delle ferrovie di ordine secondario, posate in tutto od in parte su strade, quando le risorse locali sono insufficienti, l'Inghilterra, derogando dai principii assoluti finora al riguardo professati, ha esteso anche al Regno Unito col *Light railways Act* del 1896, ottenendone fino dal principio risultati interessanti (1).

L'Austria colla sua legge del 2 gennaio 1895 ha anche essa disciplinata la materia delle ferrovie di ordine inferiore, fra le quali comprende tutte quelle che non sono di ordine principale, suddividendole in due categorie, ferrovie locali (Localbahnen) e ferrovie terziarie (Kleinbahnen), per entrambe lasciando libertà al Governo di accordare, sia in materia di costruzione che di esercizio, tutte quelle deroghe alle disposizioni vigenti per le ferrovie principali, che ritiene opportune, e di esonerarle per un dato numero d'anni dalle tasse fiscali, dai diritti di bollo e dalle spese di sorveglianza.

Per la costruzione di queste ferrovie può il Governo, quando da apposita inchiesta risulti necessario, concorrere alla formazione del capitale necessario di impianto, sia con sovvenzioni annuali, sia assumendo parte delle obbligazioni. Tali facilitazioni sono poi anche maggiori per le ferrovie terziarie (Kleinbahnen), che in regola generale servono al traffico locale in un medesimo Comune o fra Comuni vicini, e che possono essere collocate in tutto od in parte su strade rotabili. Lo Stato, per queste, limita la sua ingerenza all'approvazione del progetto ed a vegliare a che la sicurezza della circolazione sia garantita. Rinuncia al diritto di riscatto, e porta la durata della esenzione delle imposte da 15 a 20 anni e riduce all'1 0|0 la tassa percentuale che per le ferrovie inferiori sostituisce la tassa di bollo sui biglietti.

In Francia le ferrovie di interesse locale sono, per la legge del giugno 1880, concesse dalle autorità locali, cioè dai Consigli generali dei dipartimenti e dai Consigli comunali.

Lo Stato non interviene che per riconoscerne l'interesse pubblico ed autorizzarne l'esecuzione. Ma in caso di insufficienza del prodotto lordo può concorrervi per la somma fissa annua di L. 500 per chilometro e per il quarto delle somme occorrenti ad elevare il prodotto lordo chilometrico alla cifra di L. 10,000 per chilometro per le linee a scartamento normale e L. 8000 per le altre, e sempre che l'interesse del capitale di primo impianto non abbia a superare il 5 0|0 e che gli enti locali concorrano per una somma almeno eguale (1).

Un trattamento analogo, compreso quello di una garanzia di un dato prodotto lordo, è dalla stessa legge fatto alle tramvie extraurbane, salve, ben inteso, leggere differenze dipendenti dalle diverse condizioni in cui queste ferrovie su strade ordinarie si svolgono; e sono ammesse le ferrovie locali che si svolgono parte in sede propria e parte su strade. La sorveglianza delle une e delle altre è lasciata alle Regie Prefetture, e le massime facilitazioni nelle modalità di costruzione e di esercizio sono lasciate alle Amministrazioni.

I risultati ottenuti furono finora buoni. Al 1899 erano già stati costruiti sotto l'impero di questa legge 3315 chilometri di ferrovie locali e 1706 chilometri erano in corso di costruzione. E di tramvie extraurbane erano stati costruiti 3338 chilometri e 1935 erano in corso di costruzione. Molte ferrovie già votate come di interesse generale poterono essere sostituite da ferrovie di interesse locale con sensibile minore aggravio dell'erario nazionale (2).

In Prussia, nel 1892, di 1143 città con più di 10,000 abitanti che conta il paese, 328 mancavano di ferrovie. Le ferrovie di debole traffico (Kleinbahnen) avevano uno sviluppo di 150 chilometri circa. Intervenuta la Legge del 28 luglio 1892, completata poi da quella del 19 agosto 1895, queste ferovie presero un rapido incremento, tanto che alla fine del 1900 (3) già raggiungevano i chilometri 6009 (4). Questo grande sviluppo è stato favorito, oltrechè da speciali facilitazioni nelle modalità di costruzione e di esercizio, dal concorso pecuniario dello Stato e degli enti locali.

Di 302,500,000 marchi impiegati in queste costruzioni 34,000,000 vennero pagati dallo Stato, altrettanti circa dalle Provincie, 55,500,000 dai distretti, 25,500,000 dagli interessati e 154,500,000 dai capitali privati.

Attualmente però si ha la tendenza, da parte delle provincie e dei distretti, di assumere direttamente la costruzione ed esercizio di queste ferrovie, ed il Governo favorisce tale movimento.

Infine accenneremo all'organizzazione delle ferrovie vicinali nel Belgio, dove, a detta dello Scotter e di altri competenti in materia, si avrebbe in atto una delle soluzioni più pratiche e più raccomandabili.

Per la costruzione ed esercizio delle ferrovie vicinali che possono essere in tutto od in parte poste sulle strade ordinarie, è stata autorizzata, colla legge del 24 giugno 1885 (modificata poi colla legge 14 aprile 1898), una società, detta *Società nazionale delle strade ferrate vicinali*, il cui capitale è di mano in mano determinato in ragione dell'ammontare delle spese di primo impianto delle linee da costruire ed eventualmente del loro materiale mobile, ed è diviso in tante serie di azioni quante sono le linee concesse. Ogni serie di azioni ha diritto agli utili derivanti dalla linea alla quale si riferisce. Due terzi almeno delle

(1) Da una Memoria di Mr Tatlow risulta che al 1° dicembre 1898 erano già state presentate, per l'Inghilterra e Scozia, 175 domande per uno sviluppo di circa 3000 chilometri, delle quali 69 erano già state concesse per uno sviluppo di 993 chilometri, 32 erano state respinte, per km. 620, le altre erano in corso di esame. — Vedi *Bulletin de la Commission Internationale des Congrès des Chemins de Fer* (1900).

(1) R. De Kaufmann, *La politique française en matière de chemins de fer*. — Paris, Librairie Béranger, 1902.

(2) Al 1° marzo 1902 il complesso delle ferrovie locali e tramways aperti all'esercizio in Francia e costruiti in dipendenza delle due leggi del 1865 e del 1880 era di km. 10,361, di cui km. 538 8 di ferrovie di interesse locale, e 4973 km. di tramways. — *L'Economiste Français*, del 13 dicembre 1902.

(3) « Revue générale des chemins de fer » del febbraio 1902.

(4) Esclusi i tramways urbani.

azioni di ogni serie devono essere sottoscritte dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni interessati, i quali tutti al versamento delle loro azioni possono sostituire il pagamento di annuità che vengono garentite dallo Stato e che la società è autorizzata a sostituire con obbligazioni per provvedersi i fondi necessari. Gli azionisti non sono passibili che della perdita dell'ammontare del loro interesse nella Società nazionale. Il presidente e la metà dei membri del Consiglio di amministrazione ed il Direttore generale sono nominati con decreto reale.

Questa società, così costituita, studia le nuove linee vicinali sopra domanda delle autorità locali. Il progetto viene pubblicato presso i diversi comuni interessati. Ognuno di questi deve pronunziarsi dando il suo avviso sulle eventuali opposizioni e dichiarando quale somma sotto forma di azioni è disposto a versare per la nuova linea. I voti dei comuni vengono trasmessi alla provincia la quale procura il voto del Consiglio provinciale, ed in base a questo dichiara l'entità del suo concorso, poi rassegna il tutto al Ministero dei Lavori Pubblici che, sentiti i corpi consulenti, autorizza o meno la società nazionale alla costruzione della linea.

La società, dopo costruite le linee, le può esercitare direttamente od affidarle per l'esercizio ad altre società, con speciali modalità a seconda dell'importanza del traffico servito, ed adottando anche il temperamento della garanzia d'interesse o di un minimo di prodotto per le linee più povere.

Quando le spese di esercizio superano i prodotti, la società vi provvede colla riserva generale della società stessa, la quale però, quando questa deficienza si mantiene oltre ad un dato periodo di anni, può abbandonare la linea al gruppo di azionisti direttamente interessati, ed, ove questi non accettino, procedere alla liquidazione dell'avere sociale del gruppo.

Il risultato di questo sistema fu sorprendente: basta dare un'occhiata sulla carta delle ferrovie del Belgio per vedere che fitta maglia di linee vicinali sia venuta a completare la rete di ferrovie ordinarie.

Dall'ultimo resoconto della Società nazionale si ha che dal 1885, data della legge, a tutto il 1901 vennero concessi alla medesima 2610 chilometri di ferrovie (pari a km. 3,89 per 10,000 abitanti), dei quali 1930 già aperti all'esercizio con un capitale versato di L. 138,750,000 e altri 2000 chilometri sono in corso di studio. Il prodotto lordo nel 1901 fu di L. 11,026,589, con una media per chilometro di L. 5795 88; la spesa di esercizio fu di sole L. 3885.44 per chilometro, questo è il più bell'elogio del sistema.

Se poi si tiene conto anche delle ferrovie vicinali, che sono in corso di studio con l'autorizzazione del Governo, e che in massima parte si prevede saranno in un tempo non molto lontano costruite, la rete complessiva di queste ferrovie secondarie nel piccolo Belgio, che ha una popolazione di 6,815,054 abitanti, verrà a raggiungere uno sviluppo di circa 4800 chilometri con una media di più di 500 km. per provincia, della superficia media di 300,000 ettari.

In conclusione, presso quasi tutte le nazioni europee già si è venuta formando una speciale categoria di ferrovie di ordine assolutamente inferiore destinate a servire specialmente le regioni agricole o a fare da affluente alle linee principali e che si differenziano essenzialmente, per le più semplificate modalità di costruzione e di esercizio, dalle nostre ferrovie secondarie, complementari, ed economiche. Questa categoria di ferrovie può ritenersi rappresentata dalla nostra tramvia extraurbana, sempre che a questa non si faccia l'obbligo di trovarsi per la maggior parte del suo percorso su strada ordinaria, e sempre che ad essa sia accordato il sussidio dello stato quando l'intensità del traffico previsto non sia tale da assicurare un sufficiente interesse al capitale impiegato.

Una istituzione di questo genere riteniamo tornerebbe ancora utilissima al nostro paese, e perchè allevierebbe gli oneri dell'erario nella costruzione di ferrovie, e perchè permetterebbe di affrontare, con mezzi più proporzionati allo scopo, il grande problema ferroviario dell'Italia meridionale ed insulare solo in parte risolto dalla legge recentemente approvata.

Naturalmente che, ove si ammettesse un simile principio, occorrerebbe accordare la facoltà della concessione di queste ferrovie agli enti locali e possibilmente alla provincia, lasciando a questa anche la sorveglianza relativa. Lo stato non dovrebbe intervenire che per riconoscere la concessione fatta, accordare la dichiarazione della pubblica utilità ed, ove del caso, il sussidio, ed autorizzare l'esecuzione dei lavori.

Con speciale regolamento, però, approvato con regio decreto il Governo dovrebbe determinare le norme principali per le costruzioni e per l'esercizio, queste ultime stabilendo così late da mantenere inalterato il principio e cioè che queste ferrovie, scorrano esse in sede propria o su strada ordinaria, non debbano sottostare all'osservanza di maggiori prescrizioni che non siano quelle imposte alle tramvie attuali, salvo ben inteso speciali precauzioni in dati casi, e salvo le prescrizioni che le autorità locali credessero di obbligare.

Ad evitare poi che linee, non assolutamente necessarie, possano essere concesse dalle autorità locali, o che, pur essendo necessarie, vengano concesse in condizioni tali da non servire nel migliore dei modi possibili ai veri bisogni delle regioni attraversate, converrebbe adottare la proposta dello Scotter di stabilire cioè l'obbligo di una specie di inchiesta pubblica fatta colla massima pubblicità dai rappresentanti dello Stato e delle amministrazioni locali, i quali, sentite le eventuali opposizioni e tenuti presenti i dati e le ragioni presentate a corredo della concessione, si pronuncino sull'interesse pubblico della nuova ferrovia.

Altro punto importante è sempre quello della durata della concessione. Attualmente per le ferrovie economiche varia da 50 a 70 anni, per le tramvie varia da 40 a 90 ed anzi in taluna concessione di strade per tramvie verun limite è stato fissato. Lo Scotter nel lavoro presentato al Congresso cita le durate adottate dai diversi stati da quelle minime dell'Inghilterra a quelle a perpetuità del Belgio. Converrà che in una eventuale disposizione di legge questo punto sia definito, e messo in chiara relazione con la legge in corso di studio sulla *Municipalizzazione dei servizi pubblici*, anche per tutto quanto riguarda le modalità del riscatto, tanto difficili da determinarsi. Forse sarà prudente far due casi. Qualora il concessionario sia un comune od un consorzio di comuni, oppure la stessa provincia, oppure quando (ad imitazione del Belgio) siano costituite una o più società garantite dallo stato, la durata della concessione potrà essere aumentata fino a 90 anni Negli altri casi converrà limitarla quanto più è possibile anche con qualche aumento dei sussidi e ciò per permettere che in tempo non troppo lontano possa la comunità degl'interessi locali assumere, ove creda, in esercizio diretto la ferrovia.

Abbiamo accennato al caso di costituzione di speciali società nazionali per la costruzione ed esercizio di queste ferrovie d'ordine secondario, nella cui amministrazione lo stato, come maggiore cointeressato, abbia il massimo controllo ed un certo diritto d'intervento, e crediamo che, ove realmente da noi si voglia affrontare il problema di offrire i mezzi necessari per quanto economici per il trasporto ai mercati dei prodotti delle regioni agricole della Basilicata, delle Calabrie e della Sicilia sia indispensabile adottare un temperamento di questo genere e costituire, ad imitazione del Belgio, società i cui capitali siano in parte forniti dallo stato e dalle amministrazioni locali, con le sovvenzioni, e per l'altra parte dai privati, i quali appunto per l'intervento dello stato troveranno in queste istituzione un collocamento se non molto vantaggioso almeno tranquillo dei loro capitali.

Società di questo genere disponendo di capitali a miti interessi potranno, ove estendano la loro attività sopra un certo numero di linee, ottenere, per la possibilità di ripartirne le spese generali fra più linee, di fare approvvigionamenti in grande, di avere officine e magazzini in comune,

di disporre di speciali uffici per la redazione dei progetti e sorveglianza dei lavori, sensibili economie nelle spese di costruzione e di esercizio.

Le ferrovie vicinali del Belgio e quelle locali di Francia, compresi i trams extraurbani, sono in parte esercitate a grandi gruppi da speciali Società di esercizio, le quali riescono a limitare la spesa di esercizio in cifre assolutamente basse, allo stesso modo come da noi già fanno, per le loro linee, la Società Veneta e la Società dell'Appennino Centrale, le quali, per quanto in altre condizioni di costituzione da quelle ideate per le Società sopra accennate, pure si trovano ad estendere la loro azione su un sufficiente numero di chilometri di ferrovie secondarie, e per di più adottano veri sistemi economici di esercizio (1).

Difficile sarebbe il volere fin d'ora, ed in questa Relazione, accennare all'entità che dovrebbe avere la sovvenzione dello Stato e degli enti locali per la costruzione ed esercizio di queste nuove ferrovie, questa certo dovrà nel suo complesso essere almeno tale da coprire le deficienze risultanti dalla limitazione del prodotto in confronto cogli interessi delle spese di impianto e colle spese di esercizio. E la quota a carico dello Stato deve variare in ragione della potenzialità economica degli enti locali. Per le ragioni nelle quali tali linee si prevede dovranno più probabilmente e per le prime essere costruite, nella Basilicata, nella Calabria e in Sicilia, questa potenzialità, pur troppo, trovasi, per ragioni diverse, tanto depressa, che quasi si può asserire che il sussidio dovrebbe gravare quasi intieramente a carico dello Stato (2). In queste condizioni il sistema delle Società di costruzioni sovra indicate può tornare allo Stato più conveniente che qualunque altro, perchè il concorso in tal modo sarà effettivamente corrispondente al vero bisogno e mai maggiore, come accade quando si tratta con Società private, le quali usano nel preventivo, che serve a determinare le sovvenzioni, computare gli interessi ad un saggio almeno del 5 0|0, oltre ad una quota di compenso per emissione di titoli, e forzare l'importo dei lavori in modo da coprire ogni qualsiasi più lontana eventualità.

Si aggiunga che potendosi stabilire che, come si fa nel Belgio, lo Stato faccia i suoi versamenti con una annualità, questa infine viene a sostituire la sovvenzione che pagherebbe oggi ad una Società privata, col vantaggio che per essa lo Stato rimane sempre comproprietario della linea in relazione al capitale concesso.

Resterebbe a trattare del caso in cui una linea riesca sistematicamente passiva nel confronto fra le spese d'esercizio ed i prodotti.

Questo caso, date le modalità di esercizio economico che si adotterebbero su queste linee, dovrebbe riuscire molto raro, però, avverandosi, dovrebbe il *deficit* essere coperto dallo Stato e dalle amministrazioni locali, ma non costituirebbe una novità su quanto già si fa ora colle sovvenzioni, le quali provvedono anche ai *deficit* di esercizio previsti ed abilmente calcolati, col danno però che, anche quando il *deficit* viene a cessare, la sovvenzione continua nella sua integrità. Ma basti di ciò.

Quanto allo scartamento da adottarsi per queste linee, condividiamo perfettamenta l'avviso espresso al Congresso tanto dallo Scotter che dal Burlet, dallo Ziffer e dal Leslie Roberston, che, cioè, salvo casi speciali di brevi linee allacciantisi a linee principali, o di linee attraversanti regioni i cui prodotti sono in gran parte destinati all'esportazione e che sarebbero danneggiati da un trasbordo, debba darsi la preferenza a quello ridotto, e che la legge debba limitare gli scartamenti ridotti tutto al più a due tipi, a quello di m. 1 ed a quello di m. 0.75, stabilendo anche, come si è fatto in Francia, il massimo prezzo che possa essere percepito per tonnellata trasbordata ed, anzi, obbligandone l'esecuzione gratuita quando si tratti di linea serviente regioni molto povere e che fosse fortemente sussidiata dallo Stato e dagli enti interessati.

Queste ferrovie poi dovrebbero, dovunque è possibile, essere allacciate alle stazioni delle ferrovie ordinarie per evitare l'inconveniente, rimarchevole in Sardegna, di dovere eseguire trasporti coi mezzi ordinari da una stazione ad un'altra della stessa città o borgata per inoltrare nelle linee principali le merci provenienti dalle secondarie: dovrebbero ammettere colla massima facilità raccordi, oltrecchè industriali, anche agricoli (le vicinali Belghe hanno 165 raccordi industriali e 68 raccordi agricoli destinati ai trasporti dei raccolti, dei concimi. ecc.): dovrebbero ammettere fermate in piena linea, ecc.

Quanto alle tariffe, dovrebbero essere, per quanto è fattibile, semplificate ed uniformi per tutte queste ferrovie di ordine secondario; qoando servono regioni povere per le quali il nuovo mezzo di trasporto deve costituire anche uno dei più potenti mezzi di rigenerazione economica. E siccome, data la povertà del traffico che si prevede e quindi dei prodotti, massimo sarà il concorso dello Stato, questo dovrà imporre, all'atto dell'autorizzazione, speciali riduzioni di tariffa per le merci locali, anche al disotto del costo effettivo di trasporto, nella considerazione che, fino a quando il traffico locale non sarà arrivato ad utilizzare i mezzi di trasporto che si dovranno giornalmente tenere in servizio, ogni trasporto in più che sarà acquisito, anche a tariffa inferiore, non rappresenterà in fondo una perdita. L'Ungheria informi, che colle sue tariffe a zona, tanto ribassate, giunse a sollevare le condizioni economiche di molte regioni. E quando il traffico aumentato venne ad obbligare maggiori spese, le regioni stesse si trovarono in grado di sostenere le tariffe leggermente aumentate. Così, l'esperienza lo insegna, si potrebbe provvedere, ove si pensi di affrontare il grave problema delle nostre ferrovie secondarie.

Colla soluzione così accennata abbiamo stralciato dalle tramvie in genere quelle extra-urbane per incorporarle colle ferrovie di ordine secondario o di interesse locale che dir si vogliano.

Restano ancora le tramvie urbane; per queste noi condividiamo l'avviso esposto dallo Scotter al Congresso, che, cioè, debbano essere completamente ed esclusivamente sotto il controllo municipale. Il Governo dovrebbe limitarsi a stabilire in apposito regolamento le norme secondo le quali dovranno essere fatte le eventuali concessioni e le precauzioni da osservarsi nell'esercizio, e poi il Comune sia libero nel dare la concessione, o nell'esercitarla direttamente, salvo, ben inteso, il solito controllo dell'autorità tutoria e l'osservanza delle leggi speciali di tutela, quale quella sulle condutture elettriche, sulle prove delle caldaie, ecc.

E' nella formazione del regolamento, al quale naturalmente dovrebbe andare allegato uno schema di capitolato d'oneri per le eventuali concessioni, che il Governo deve

(1) Ecco le spese di esercizio e gli introiti che per talune delle nostre tramvie extraurbane, aventi apposita Amministrazione, figurano nella statistica del 1900:

Tramvia o ferrovia	Lunghezza	Prodotto chilometrico Lire	Spesa chilometrica Lire
Lucca-Ponte a Moriano . .	9	3765	3566
Tramvie di Pisa	40	5796	5005
Bari-Barletta	65	5602	5515
Lecce-S. Cataldo	13	4533	3295
Tramvie di Massa	14	8283	7939
Milano-Giussano-Carate . .	57	6546	5876
Monza-Barzanò	19	10005	8773
Tramvie Provinciali di Napoli	36	14488	12478
Tramvie Siciliane (Messina) .	75	5016	6168
Tramvie del Canavese . . .	28	6267	5415
Cuneo-Borgo S. Dalmazzo . .	8	6287	5516
Pinerolo-Perosa Argentina . .	18	7850	6155

(2) Il Léroy Beaulieu, in un suo recente studio sul rendimento delle ferrovie locali e sui tramways, dopo avere posto in rilievo che di 3052 chilometri di tramways per viaggiatori e merci, esistenti in Francia al 1° marzo 1902, 2616 chilometri godevano la garanzia dello Stato, aggiunge: « ces petites voies de communication ne peuvent, en général, vivre que de subvention ou de garanties d'intérêts ». — *L'Economiste Français* del 20 dicembre 1902.

cercare di stabilire, *a priori*, norme non soverchiamente restrittive, ma tali da evitare gli inconvenienti che possono prevedersi. A raggiungere questo scopo servirà in parte il porre a contributo il lavoro del Congresso.

Un primo punto da stabilire sarà il periodo di tempo per cui il Comune potrà fare la concessione, e su questo punto non abbiamo che a riportarci a quanto abbiamo detto più sopra, che, cioè, deve essere, per quanto è possibile, limitato. I 25 ed i 33 anni della legislazione inglese sono forse troppo brevi, ma non converrà forse oltrepassare i 40 anni per non vincolare troppo l'avvenire, che ormai pare destinato alla municipalizzazione di questo servizio. Ad ogni modo dovrà ben essere stabilito il tempo dopo il quale il riscatto potrà essere fatto ed a quali condizioni.

Allo stesso modo dovrà essere chiarito in quali condizioni al termine della concessione la linea dovrà essere consegnata.

Quanto ai canoni che il concessionario dovrà corrispondere al concedente per l'uso del suolo stradale, converrà lasciare molta latitudine; però, ad evitare future questioni, dovrà vedersi se non sia il caso di vietare una partecipazione, sia sui prodotti netti distribuiti agli azionisti, come vorrebbe il Jannsen, sia su quelli risultanti da revisione da parte del concedente.

Ove la concessionaria di una tramvia sia una Società, dovrebbe porsi l'obbligo che la Società sia costituita in Italia e sotto le norme del nostro Codice di commercio.

Quanto alle norme di esercizio, sarà ad esaminare se in materia di freni siano a tenersi in conto i concetti esposti da M. Poetz al Congresso, circa le condizioni alle quali essi devono soddisfare, ad ogni modo a noi pare che debba essere inclusa la disposizione che in caso di trazione elettrica, ove vi siano vetture rimorchiate, debba applicarsi il freno continuo.

I GRANDI CANALI NAVIGABILI

La pubblicazione statistica ufficiale degli Stati Uniti, *Monthly Summary of Commerce and Finance*, reca degli interessanti dati sui canali marittimi che riproduce il « Journal » des transports ».

Le vie navigabili artificiali che si possono chiamare canali marittimi, sono nove:

1) Il canale di Suez, cominciato nel 1859 e terminato nel 1869;

2) Il canale di Cronstadt e Pietroburgo, cominciato nel 1877, compiuto nel 1890;

3) Il canale di Corinto, cominciato nel 1884 e compiuto nel 1893;

4) Canale marittimo di Manchester, compiuto nel 1894;

5) Il canale Imperatore Guglielmo, riunente il Baltico al Mare del Nord, compiuto nel 1895;

6) Il canale dall'Elba alla Trava, riunente pure il mare del Nord al Baltico, aperto nel 1900;

7) Il canale Welland, fra il lago Eriè e il lago Ontario;

8) e 9) I due canali, americano e canadese, riunenti il lago Superiore al lago Huron.

La lunghezza del canale di Suez è di circa 145 chilometri, costò 500 milioni di franchi. La sua profondità attuale è di metri 9 e 45, la sua larghezza metri 32,92 al fondo e 128 metri alla superficie. Il numero delle navi che attraversarono questo canale è salito da 486 nel 1870 a 3441 nel 1900. I diritti imposti sono circa di 10 franchi per tonnellata netta.

Il canale di Cronstadt-Pietroburgo che apre un passaggio alle grandi navi fino a Pietroburgo, ha circa 26 chilometri di lunghezza. La sua profondità è di m. 6.25. Calcolasi abbia costato 50 milioni di franchi.

Il canale di Corinto riunisce il golfo di Corinto al golfo di Egira; ha circa 6 chilometri di lunghezza, 8 metri di profondità e 21,95 di larghezza. Costò circa 25 milioni ed abbrevia il viaggio di 280 chilometri. Valore medio dei diritti percepiti è di 90 centesimi per tonnellata e 1 franco per viaggiatore.

Il canale marittimo di Manchester riunisce Manchester a Mersey e Liverpool.

Fu aperto nel 1894; sua lunghezza è di 57 chilometri; profondità metri 7.92 e la larghezza di metri 36.58 al fondo e m. 53.34 alla superficie; è costato 375 milioni di franchi.

Il traffico sopra questo canale dimostra un aumento da 879,204 tonnellate nel 1895 a 1,493,320 tonnellate nel 1900.

Il canale Imperatore Guglielmo ha 98 chilometri di lunghezza, 9 metri di profondità, 21.95 di larghezza al fondo, 57.90 alla superficie ed è costato 200 milioni di franchi circa. Il tonnellaggio per il 1897 era di 1,848,458 tonnellate, quello per il 1900 fu di 4,282,094 tonnellate.

Un altro canale riunente i due mari, Baltico e mare del Nord, per mezzo dell'Elba e della Trava è stato aperto nel 1900.

La sua lunghezza è di 65 chilometri, la sua profondità di circa metri 3.05 e la sua larghezza di m. 21.95.

Costò 30 milioni di franchi.

Il grande canale del Nord dell'Olanda che riunisce Amsterdam al mare, è stato aperto nel 1845, ma fu approfondito più tardi; oggi la sua profondità è di metri 6.10 e la sua larghezza di m. 38.10 alla superficie.

Il canale Caledoniano che riunisce l'Atlantico al mare del Nord, attraverso il Nord della Scozia, ha metri 5.18 di profondità, 15.24 di larghezza al fondo e 400 chilometri di lunghezza. Costò 35 milioni. Il suo punto culminante si trova a 28 metri 65 cm. al disopra del livello del mare.

Il canale del Midi, scavato nel Sud della Francia fra Tolosa e Cette, ha 240 chilometri di lunghezza; la sua profondità è di due metri, la sua larghezza di metri 18.30; trovasi a m. 1.83 sul livello del mare. Il costo totale fu di 17 milioni 1|2 franchi.

I canali fra il lago Superiore ed il lago Huron, stabiliti a Santa Mary's-Falls sulla sponda americana e su quella canadese sono quasi identici come dimensioni; le navi li utilizzano indifferentemente secondo le facilità del momento. La profondità è sufficiente per il aassaggio di navi di metri 6.10 di pesca.

Il canale americano è stato costruito primitivamente dallo Stato di Michigan, ma più tardi fu preso a carico dal Governo federale ed allargato mediante una spesa di 10 milioni e 750 mila franchi.

Il costo del canale Welland è stato di circa 150 milioni; questa grossa spesa si spiega colla presenza di 25 chiuse necessarie per superare una differenza di livello di circa cento metri sopra un percorso di 43 chilometri.

Il traffico sui canali di Sainte Mary's-Falls supera di molto quello di tutti i canali del mondo.

Il tonnellaggio delle merci dei due canali, americano e canadese, nel 1901, raggiunge la cifra di 25,626,976 tonnellate, mentre il tonnellaggio netto del canale di Suez nel 1900 non superò le 9,378,152 tonnellate e quello del canale Imperatore Guglielmo 4,282,094 tonnellate.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per l'autonomia del porto di Genova.

Il 2 marzo è convocata la Commissione presieduta dal senatore Boccardo per compilare un regolamento di esecuzione della legge sulla autonomia del porto di Genova.

Il Ministro dei Lavori Pubblici interverrà alla prima seduta ed inaugurerà i lavori.

><

Ferrovia Mestre-Bassano-Primolano.

Prossimamente il Comitato Superiore delle Strade Ferrate si occuperà della concessione della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano-Confine austriaco.

Si tratta di dare la concessione e accordare il sussidio, che sarà probabilmente della proporzione massima di L. 8000 per chilometro.

E' questa una linea di grande importanza anche internazionale, e della sua esecuzione si parla fino dal 1879. Fu compresa anche nell'elenco della Legge del 1888, e la Commissione Reale per le linee complementari si espresse favorevolmente ad essa.

><

Ampliamento della stazione di Morbegno.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato il progetto di ampliamento della stazione di Morbegno.

><

Pel riscatto del Sempione.

Il Consiglio di Stato di Berna presentò la settimana scorsa al Gran Consiglio il disegno di legge relativo al riscatto all'amichevole della Rete della Compagnia Giura-Sempione per parte della Confederazione; essa è del tenore seguente:

Il Consiglio di Stato è autorizzato a dare la sua adesione, a nome del Cantone di Berna, ad un contratto obbligatorio di riscatto, allo scopo di sollecitare il definitivo riscatto, ed a firmare da questo giorno una dichiarazione di consenso a che i diritti che lo Stato di Berna possiede nell'attivo della Compagnia delle Strade ferrate Giura-Sempione, in virtù dell'art. 27 degli statuti di questa Società, siano liquidati come segue:

1) Il Cantone di Berna è liberato dal versamento del saldo di 58.2 0[0 rimanente da effettuare sulle azioni di sussidio al Sempione da esso sottoscritte, e, con ciò, da qualsiasi responsabilità nella liquidazione della Compagnia;

2) Rinuncia a qualsiasi rimborso sul 48.8 0[0 finora versato;

3) Mediante l'esecuzione della clausola di cui al n. 1, il Cantone di Berna abbandona ogni pretesa nella liquidazione sull'attivo della Compagnia, sia in virtù delle azioni di sussidio al Sempione che possiede, sia in virtù di quelle la cui cessione gli venne promessa dalla Confederazione.

><

Trasformazione a trazione elettrica delle ferrovie laziali.

Venne ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè erano state chieste delle modificazioni, il progetto per trasformare a trazione elettrica le ferrovie secondarie di Roma, che sono ora esercite dalla Mediterranea.

Questa trasformazione sarebbe più che mai necessaria per rendere più sollecite le comunicazioni coi dintorni di Roma.

Indipendentemente da ciò, si fanno al Ministero degli studi per l'applicazione dell'elettricità alle comunicazioni fra Roma e Napoli. Dagli studi eseguiti risulta che per trasformare a trazione elettrica l'attuale linea e la direttissima Roma-Napoli, nonchè le linee dipendenti, abbisognerà una forza di circa 54,000 cavalli.

Si è stabilito che simile forza potrebbe essere raccolta dalle seguenti derivazioni: dalla confluenza dell'Aniene col Simbrivio, del Sili da Capistrello e Sora, derivando le acque dalle sorgenti di Capo Volturno scaricate nella valle del Rapido presso Sant' Elia, dal Rio Ermucci ad Isoletta, dal Rapido col Liri, dal Rio Rocchetta alla confluenza del Vandra e dalla confluenza del Vandra con quella del Lete.

><

Nuovi orari per i direttissimi.

È imminente la presentazione al Governo, da parte della Società Adriatica, di una proposta per modificare radicalmente il servizio dei treni direttissimi fra Roma e Milano e le comunicazioni dirette fra Roma e il Veneto.

Il direttissimo in partenza da Milano alle 11.25 anticiperebbe il suo arrivo a Roma di circa tre ore, e ciò si otterrebbe in parte anticipando la partenza, in parte accelerando la marcia del treno.

><

Quaranta locomotive per la Mediterranea.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato l'acquisto di 40 locomotive compound in conto aumento dotazione per la rete del Mediterraneo.

><

Per l'esportazione agraria italiana.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sui seguenti voti emessi dall'Assemblea generale dei Soci del Comizio Agrario di Barletta:

1) Che il Governo concorra a favorire l'esportazione agraria italiana con l'applicazione di tariffe ferroviarie speciali per i vini assolutamente protezioniste all'interno;

2) Che il Governo cerchi di ottenere, mercè una ben intesa tariffa internazionale, mezzi di trasporto celeri ed a buon mercato per le uve da tavola, le frutta, le primizie.

A questo riguardo ci risulta che il Ministero dei Lavori pubblici avrebbe dato affidamento di tutto il suo buon volere per fare in modo che le istanze suaccennate possano essere nel limite del possibile, assecondate.

><

Per l'istituzione di zone franche.

Il Comitato esecutivo della Unione delle Camere di Commercio, sulla relazione dell'avv. Gaetano Palermo, riconosce in massima che tutti gli ordinamenti doganali e le tendenze della politica economica di tutti gli Stati industrialmente più evoluti, e conforme al ben inteso interesse generale del Paese, che ad agevolare lo sviluppo delle esportazioni italiane si proceda alla istituzione di *zone franche*, e delibera di passare agli studi occorrenti per la pratica attuazione di questo principio, con riguardo ai legittimi interessi della produzione del mercato interno; e intanto richiama l'attenzione del Governo sull'importante problema.

Il predetto Comitato ha esaminato il problema della necessità di istituire in Italia delle zone franche nelle quali le industrie che lavorano per l'esportazione, abbiano modo di esercitare la loro attività in materie prime esenti da dazio, e alcuni rami di commercio abbiano agio di partecipare alle correnti internazionali di traffico senza sottostare all'onere dei diritti di confine. Ed il Comitato fu unanime nel conoscere la necessità della istituzione di dette zone franche.

Il sistema degli attuali depositi franchi non risponde più adeguatamente alle esigenze di una più intesa partecipazione della attività economica del Paese al commercio internazionale.

Anche l'istituto della temporanea importazione ed esportazione dei prodotti, e quello dei *drawbacks* applicati a pochi casi e regolato, per impedire frodi ed abusi con norme assai restrittive, non è più sufficiente ad assicurare un crescente sviluppo della vita industriale. La creazione pertanto di zone franche le quali non sarebbero in sostanza che uno sviluppo della istituzione dei depositi franchi si rende sempre più necessaria, ora poi che si delinea in Francia un movimento vivissimo per la creazione di analoghe istituzioni nei porti del Mediterraneo, dell'Atlantico e del Mare del Nord.

Il Comitato ha riconosciuto che non si può pensare alla istituzione di *porti o città franche* le quali creerebbero ingiustamente, in alcuni centri, una condizione tributaria privilegiata e affatto diversa da quella del resto del Paese. D'altra parte il nostro regime doganale venendo a pesare sempre più allo sviluppo delle nostre importazioni, impone la necessità di un correttivo pel quale l'industria possa muoversi più libera dalle strettezze doganali, che, nel regime economico ormai prevalente presso tutti gli Stati, si fanno sempre più impaccianti e gravose.

La Unione non si dissimula la complessità e difficoltà del problema di tradurre in atto la istituzione delle zone franche ed ha dato perciò incarico ad una Commissione speciale, composta di Membri del suo Comitato esecutivo, di studiare accuratamente il modo della pratica attuazione di dette zone. Intanto ha ritenuto opportuno di raccomandare alla benevola attenzione di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici il principio affermato dalla Unione delle Camere di Commercio del Regno.

><

Servizio postale sulle Strade ferrate.

Ci risulta che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, hanno accettato, con alcune lievi osservazioni, il nuovo regolamento per il servizio postale sulle Strade ferrate, compilato dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato, con validità dal 1° marzo p. v., il 13° supplemento alle tariffe per il servizio diretto italo-germanico. Il supplemento di cui trattasi non comprende per la parte italiana che alcune aggiunte di poca importanza. Esso considera invece aggiunte e modificazioni importanti nella parte tedesca.

><

Viaggi per conto proprio degli impiegati dello Stato.

Agli effetti dell'applicazione delle concessioni speciali, fra cui quella *C*, relativa ai viaggi per conto proprio degli impiegati dello Stato, le Società esercenti le Reti Mediterranea ed Adriatica hanno deciso di ammettere pel viaggio Ferrara-Salerno, e di conseguenza pei viaggi da stazioni al di qua ed al di là di queste, le seguenti vie facoltative: Benevento-Termoli-Bologna, Foggia-Bologna; Roma-Firenze-Bologna; col rispettivo maggior percorso di km. 33 per la prima; di km. 50 per la seconda e di km. 77 per la terza.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Portomaggiore per quelle di Alfonsine, Montesanto e Lavezzola.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere su di una vertenza relativa alla materia delle *Strade comunali*, stabilendo la massima seguente:

« La regola dell'art. 440 del Codice civile, che chi ha la proprietà del suolo ha pure quella dello spazio soprastante e di tutto ciò che si trova sotto e sopra la superficie, trova la necessaria limitazione nel diritto di proprietà altrui.

« È illegittima pertanto l'ordinanza con cui il Sindaco ingiunge a un privato la colmata di due grottoni esistenti nel sottosuolo di una strada comunale, quando risulta che essi sono da tempo remoto pacificamente posseduti a titolo di proprietà.

« Il Sindaco non può insorgere contro il Decreto del Prefetto che ne ha revocata l'ordinanza senza l'autorizzazione del Consiglio comunale o della Giunta municipale in via d'urgenza ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso parere in base al quale si stabilisce quanto appresso in materia di *Consorzi stradali:*

« Un Consorzio, istituito fra Comuni per la costruzione di una strada, non può sconfinare dal proprio mandato, trasformarsi in consorzio di manutenzione ed impegnare le Amministrazioni comunali interessate a sostenere nuove e diverse spese.

« È pertanto illegale la deliberazione consortile che abbia disposto l'esecuzione di lavori dopo compiuta la costruzione per cui il Consiglio fu costituito.

« Però, contro tale deliberazione, è aperto l'adito al ricorso innanzi alla Giunta provinciale amministrativa e non può ammettersi il ricorso al Re, che, irrecevibile come tale, può solo ritenersi come denuncia per l'annullamento della deliberazione ».

><

Il traffico degli scali di Venezia durante il 1902.

(Continuazione, Vedi N. precedente).

Il movimento ferroviario totale delle due stazioni fu:

In partenza:

	1900	1901	1902
Venezia Marittima, tonn.	575,927	635,049	744,935
» Santa Lucia »	154,695	159,339	132,708
Totale tonn.	730,622	794,388	877,643

non compresi i trasporti di carbone, legname, ecc., per conto dell'Amministrazione ferroviaria, tonn. 189,776.

In arrivo (esportazione per mare):

	1900	1901	1902
Venezia Marittima, tonn.	56,701	70,955	49,788
» Santa Lucia »	102,894	93,013	89,638
Totale tonn.	159,595	163,968	139,426

Le cifre dell'arrivo a Venezia Marittima delle merci esportate per mare mostrano una diminuzione di tonnellate 21,167. In parte questa differenza è dovuta ai materiali da costruzione destinati al Sylos che figurano negli arrivi 1901, ma principalmente essa è dovuta al fatto che il Loyd austriaco abolì i noli speciali che prima accordava alle merci provenienti dalla Lombardia. Per questa ragione nella sola categoria tessuti e filati si rileva una diminuzione di tonn. 1800.

Le merci principali in partenza, a vagone completo per conto dei privati, diedero:

Da Venezia Marittima:

		1900	1901	1902
Cereali (compr. farine)	tonn.	92,979	154,192	153,273
Frutta secca	»	2,637	6,014	3,654
Vino	»	31,488	11,013	17,755
Cotone greggio	»	17,448	15,509	21,966
Semi oleosi	»	5,358	5,115	7,058
Minerali, concimi, fosfati	»	83,689	86,399	98,237
Legnami	»	4,440	8,252	7,735
Petrolio	»	26,436	26,244	25,008
Carbone	»	219,363	236,952	327,257

Da Venezia Santa Lucia:

		1901		1902
Cereali.	tonn.	36,960	tonn.	31,943
Frutta secca	»	247	»	84
Vino	»	5,742	»	5,851
Cotone greggio . . .	»	1,697	»	1,620
Semi oleosi	»	308	»	121
Concimi, fosfati . . .	»	11,044	»	13,101
Legnami	»	3,100	»	2,538
Carbone	»	13,259	»	14,056

I carri completi trasportati dai *ferry-boats* furono: 3796 nel 1898; 4302 nel 1899; 6498 nel 1900; 7564 nel 1901; 7714 nel 1902.

Il movimento ferroviario internazionale a P. V., cioè in partenza per l'estero con ferrovia ed in arrivo dall'estero per ferrovia, fu:

Da Venezia Marittima:		*Partenze.*		*Arrivi.*
nel 1894 . . .	tonn.	25,670	tonn.	1172
» 1895 . . .	»	38,848	»	2086
» 1896 . . .	»	45,238	»	2494
» 1897 . . .	»	40,072	»	3592
» 1898 . . .	»	47,309	»	3259
» 1899 . . .	»	47,773	»	4433
» 1900 . . .	»	79,810	»	1278
» 1901 . . .	»	58,695	»	939
» 1902 . . .	»	61,042	»	698

ripartito come segue fra i vari punti di confine:

		1901	1902
Via Moncenisio	tonn.	132	122
» Gottardo per la Svizzera .	»	17,104	16,712
» » per la Germania .	»	1,983	1,411
» Brennero per l'Austria . .	»	35,945	37,943
» » per la Germania.	»	2,364	2,226
» Pontebba	»	57	142
» Cormons	»	1,110	2,486
	Totale tonn.	58,695	61,042

Le merci principali trasportate sono, in partenza:

		1901	1902
Cereali	tonn.	40,450	36,713
Vino	»	785	283
Carbone	»	7,525	7,507
Frutta secca. . .	»	1,253	2,913
Olio	»	763	604
Petrolio	»	3,791	5,609
Cotone	»	926	1,292
Zolfo	»	1,034	1,039
Concimi e spiriti .	»	1,139	1,344
Semi oleosi . . .	»	111	59
Vallonea	»	424	385
Varie	»	2,841	897
	Totale tonn.	61,042	58,695

All'infuori dei cereali, è evidente la poca importanza del movimento.

Specialmente negli arrivi le cifre possono considerarsi nulle, poichè le 698 tonnellate del 1902 sono composte in parte di sacchi vuoti per l'insaccatura di cereali e macchine per uso locale. A queste cifre vanno aggiunti i legnami in arrivo principalmente dalla Pontebba: nel 1902, tonnellate 11,555; nel 1901, tonnellate 12,922.

(*La fine al prossimo numero*).

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica in Ancona hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento della stazione di Sesto Fiorentino (lavori del secondo gruppo), per l'importo di L. 70,000. Delle 21 Ditte ammesse alla gara, 7 soltanto hanno presentate offerte variabili dal 3.50 al 12.18 per cento di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Guglielmo Targioni col ribasso del 12.18 per cento.

Ampliamento della stazione di Tavernelle, per l'importo di L. 21,200. Le offerte di ribasso variarono dall'1.15 al 10 per cento, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Rizzi e figli, di Lerino, che ha fatto il migliore ribasso del 10 0[0.

(Gara aperta).

Il 17 marzo p. v., presso la Direzione generale della Rete Adriatica, avrà luogo la gara per la provvista e l'impianto, nelle Officine di Firenze, della gru elettrica da tonnellate 1.500 con ponte scorrevole di metri 7.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione generale della Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del nuovo binario del carico e dello scarico nella stazione di Milano Porta Sempione. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 10 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Fedele Bittinelli, che ha fatto il ribasso del 21.35 0[0.

(Dissuggellamento di schede).

Il 5 marzo p. v., presso la stessa Direzione generale, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del ponte sul fosso Val di Seste al km. 176.750 della linea Chiusi-Empoli.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 febbraio 1903).

Proposta per il consolidamento del viadotto Pascali sulla ferrovia Portocivitanova-Albacina.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Todeschini per la sistemazione di 5 gallerie sulla linea Sondrio-Colico-Chiavenna.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Caracciolo per la costruzione dei nuovi locali per le RR. Poste nella stazione di Catania

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Kohler per la fornitura e il collocamento in opera di due travate sul Canale Pagliarelle, in dipendenza dell'approdo dei ferry-boats nella stazione di Messina-porto.

Progetto di nuovi lavori nella stazione di Salerno.

Progetto per la costruzione di nuove travate metalliche sul Gurnalunga e sul Simeto sulla linea Catania-Siracusa.

Progetto per la costruzione di due pozzi di assaggio a monte della galleria di Tercy sulla linea Ivrea-Aosta.

Sistema ideato dal sig. Salvatore Sessa per la chiusura automatica continua delle carrozze ferroviarie.

Proposta di derivazione d'acqua dal fiume Livenza per alimentare il rifornitore della stazione di Motta sulla linea Treviso-Motta.

Proposta per ampliare e sistemare il servizio merci e per allargare i marciapiedi della stazione di Alseno sulla linea Bologna-Piacenza.

Progetto per la sistemazione della scarpata sinistra della trincea fra i km. 72.596 e 72.770 della linea Alessandria-Piacenza.

Proposta per l'allargamento e la sistemazione dei ponti sui torrenti Gallavesa e Bione lungo la linea Bergamo-Lecco.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci in stazione di Incisa Belbo sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore.

Domanda della Società delle Officine di Savigliano per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri alla Società Mediterranea.

Convenzione con la Ditta Casalini per costruzione di una baracca in muratura ed una cancellata in legno a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Convenzione col Comune di Trani per l'impianto di due casotti in muratura e due garette in legno sulla proprietà ferroviaria presso quella stazione.

Domanda della Società per la guidovia a vapore Iseo-Rovato-Chiari per collocare nella stazione di Chiari un binario per il trasbordo delle merci dai suoi vagoni a quelli dell'Adriatica.

Convenzione col Comune di Spezia e con la Società Italiana di Industrie elettriche per la concessione di occupare con binari di tramvia elettrica parte del piazzale esterno della stazione di Spezia, di passare nel sottovia della Scorza e di attraversare il binario di diramazione a quel porto mercantile.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Applicazione di chiusura di lamiera al casotto aperto del freno di 33 carrozze e di 7 carri, per L. 5300.

Impianto di un motore verticale da 100 HP in luogo di quello orizzontale da 35 HP attualmente esistente nelle officine di Napoli, per L. 32,000.

Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori e prolungamento del marciapiede nella stazione di Tuturano, per L. 24,600, delle quali L. 19,250 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del piazzale interno della stazione di Empoli per l'impianto di nuovi binari ed altri lavori, per L. 163,500, delle quali L. 68,000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di una passerella per le comunicazioni fra il fabbricato Uffici sopra il magazzino merci a grande velocità ed il nuovo Ufficio negli appartamenti 7, 8 e 10 del fabbricato principale della stazione di Genova P. P., per L. 1400 (maggiore spesa).

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Cantalupo, per L. 19,600.

Lavori di rinforzo alla travata metallica sul rio Ponti al km. 34.542 della linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 490.

Risanamento della massicciata fra le stazioni di Oulx e Beaulard, per L. 42,800, delle quali L. 28,500 per la fornitura della ghiaia e per la vagliatura dell'attuale massicciata.

Costruzione di un muro paramassi all'imbocco sud della galleria di Laveno sulla linea Oleggio-Pino, per L. 2500.

Ampliamento e sistemazione della stazione centrale di Pisa (1° gruppo dei lavori), per L. 471,700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sostituzione delle squadrette dei lungaroni in legno delle impalcature sulle roggie Biraga e Paltrenga sulla linea Torino-Milano, per L. 800.

Rete Adriatica:

Applicazione dell'illuminazione elettrica in 100 veicoli in servizio e per il passaggio degli apparecchi a gas da 82 di essi ad altri 95 veicoli, per L. 304,648.

Impianto di un nuovo binario per il carico e lo scarico diretto delle merci, ampliamento del magazzino merci a piccola velocità con prolungamento dell'annesso piano caricatore scoperto, impianto di una stadera a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Porto San Giorgio, per L. 14,560, delle quali L. 10,000 per i lavori da appaltarsi.

Primo risanamento e completamento della massicciata lungo alcuni tratti del tronco Verona P. V.-Poiana, per L. 16,000, delle quali L. 10,000 per la fornitura della ghiaia vagliata.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Maggiori lavori di consolidamento del ponticello fra le stazioni di Asciano e di Castelnuovo Berardenga al km. 225.967 della linea Empoli-Chiusi, L. 3043.

Rialzamento del muro frontale a valle del ponticello per il canale Pertusato al km. 92.909 della linea Savona-Bra, L. 200.

Impianto di un apparato slegatore « Aubin » da applicarsi al segnale di terza categoria a protezione della stazione di Alessandria verso Acqui, intercalandolo sulla trasmissione del segnale stesso presso il Casello n. 1 della linea Acqui-Alessandria, L. 430.

Costruzione di piazzaletti di rifugio nei parapetti dei viadotti di Serravalle Scrivia e di Isola del Cantone sulla linea Torino-Genova, L. 3170.

Rete Adriatica:

Spostamento del deviatoio 41 ed applicazione di dischetti ad alcuni scambi della stazione di Brindisi Superiore, L. 640.

Lavori per sostituire alle sbarre girevoli a doppio T al passaggio a livello al km. 216.659 delle sbarre manovrabili a distanza del tipo a leve, sulla linea Milano-Venezia, L. 1300.

Consolidamento mediante fognature in ciottoli del tratto del rilevato compreso fra i km. 211.900 e 217.300 della linea Ancona-Foggia, L. 5000.

Costruzione di una briglia in muratura e di un banchettone a valle del rilevato fra i km. 217.184 e 217.249, prolungamento delle 14 fognature costruite fra i chilometri 216.990 e 217.300, e sistemazione e ricarico del rilevato deformato nel primo dei sopraindicati tratti sulla linea Ancona-Foggia, L. 7700.

Ricostruzione e consolidamento dei quarti di cono a difesa della spalla verso Chioggia del ponte sul fiume Brenta al km. 52.248 della linea Rovigo-Chioggia, lire 4400.

Consolidamento di alcune tratte di scarpa nelle trincee di approccio alla galleria Colle di Persolino ai chilometri 96.180, 96.420 e 96.460 della linea Firenze-Faenza, L. 4800.

Consolidamento delle cinque opere d'arte minori ai km. 107.558, 107.724, 107.909, 108.087 e 117.995 della linea Roma-Sulmona. L 2130.

Impianto nelle officine del materiale mobile a Napoli di un fornello a gas per tubi bollitori, due apparecchi a gas trasportabili pel riscaldamento in opera delle lamiere delle caldaie e delle relative condutture del gas e dell'aria, L. 3050.

Impianto di un filo telegrafico diretto fra le stazioni di Orte e di Chiusi, con intermedia la stazione di Orvieto, sulla linea Roma-Firenze, L. 29,000.

Impianto di suonerie elettriche di controllo al disco verso Sulmona della stazione di Anversa Scanno sulla linea Roma-Sulmona, L. 600.

Consolidamento della trincea fra i km. 48.312 e 47.483 della linea Portocivitanova-Albacina, L. 4885.

Impianto di due suonerie elettriche di controllo al disco girevole verso Termoli della fermata di Lesina sulla linea Bologna-Otranto, L. 645.

Applicazione di suonerie elettriche di controllo al segnale a disco girevole verso Cervaro della stazione di Ordona sulla linea Foggia-Potenza, L. 550.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Abbiamo da Vicenza che quella Camera di commercio ed arti ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici all'intento di ottenere che venga consentita l'applicazione di noli ferroviari di favore, quali ad esempio sono stabiliti dalla tariffa locale n. 210, piccola velocità, serie *B* (in vigore per alcuni centri produttivi del mezzogiorno d'Italia), per le spedizioni di doghe e legname greggio in assami preparati per doghe da botti con destinazione in Austria-Ungheria, e precisamente dalle stazioni di partenza, appartenenti alla provincia di Vicenza a quelle di confine.

Favorita dall'abbondanza e dall'ottima qualità della materia prima, l'industria delle botti e del materiale per la fabbricazione del bottame è diventata molto importante nella provincia di Vicenza; ma potrebbe avere uno sviluppo assai più forte, e mandare in misura larga i suoi prodotti in Austria, dove vi sono molto apprezzati per la loro leggerezza e durata, oltrechè per la qualità del legno ed i prezzi convenienti.

A noi risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici vedrebbe di buon grado accolta la istanza predetta, ed all'uopo ha interessata l'Adriatica a volere assecondare la richiesta in essa contenuta.

— Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, per corrispondere alle istanze della Camera di commercio ed arti di Verona — la quale ebbe a deplorare che nella nuova tariffa speciale n. 1, per le messaggerie e le merci non fosse compreso nei servizi cumulativi fra le ferrovie ed i laghi il servizio cumulativo col Lago di Garda, mentre laghi assai meno importanti godono del servizio cumulativo secondo la nuova tariffa, — ha interessato le Amministrazioni ferroviare del Mediterraneo e dell'Adriatico a togliere tale disparità, disponendo che anche il Lago di Garda venga ammesso al servizio in questione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Le Ferrovie Varesine. — Il ministro delle ferrovie austro-ungariche, dottor von Wittek, è venuto in Italia per istudiare la ferrovia a terza rotaia Milano-Porto Ceresio, accompagnato dall'ing. Ferstel e dal capo-sezione signor Wurmb. Lunedì scorso egli visitò, insieme coi rappresentanti della Mediterranea e della Compagnia Thomson Houston, tutta la linea, fermandosi alla sottostazione di Bisuschio e facendo una sosta alla stazione generatrice di Tornavento, dove ammirò i potenti generatori e il quadro di distribuzione. A Varese gli venne offerta una colazione alla quale parteciparono il comm. Termidoro, segretario generale della Direzione della Mediterranea, il cav. Mandolini, il cav. Tremontani, gli ing. Anghileri e Gamacchio, l'ing. Melli, gli ing. Pollak, Geiger e Dessy della Thomson Houston.

Il comm. Termidoro brindò al ministro, ringraziandolo a nome della Mediterranea; il ministro von Wittek rispose esprimendo l'ammirazione sua per l'importante applicazione dell'elettricità alle ferrovie che si è compiuta in Italia.

Una ferrovia metropolitana a Milano. — Gli ingegneri Candiani e Castiglioni hanno progettato l'impianto di due nuove stazioni a Milano, una al bivio Acquabella, l'altra al bivio Simonetta e propongono la loro congiunzione con un tronco metropolitano sotterraneo a trazione elettrica. Il progetto prevede una spesa complessiva di 80 milioni.

Il riscatto della linea Vigevano-Milano. — Il ministro del Tesoro, on. Di Broglio, sta studiando la proposta della Commissione per il riscatto della linea Vigevano-Milano. Pare che si provvederà al riscatto mediante la capitalizzazione delle annualità che ora paga il Tesoro. E questo sistema si cercherà di applicare, ove possibile, ai riscatti delle altre linee.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 febbraio 1903.* — Nella decade 11-20 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,246,764.15, con un aumento di L. 188,733.58 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 100,261,715.76, presentando un aumento di L. 3,394,587.08 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 febbraio 1903.* — Nella decade 1°-10 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 317,132, e presentano una diminuzione di L. 11,628 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 febbraio 1903 ammontano a L. 7,852,208, con un aumento di L. 147,974 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Montreux-Oberland bernese.* — Il Gran Consiglio del Cantone di Berna ha approvato sotto certe riserve gli statuti e la giustificazione finanziaria dell'impresa che si è assunta la costruzione della strada ferrata Montreux-Oberland bernese.

All'unanimità venne deciso che lo Stato di Berna parteciperebbe alla costruzione di questa linea sottoscrivendo per 5600 azioni da fr. 500, rappresentanti un sussidio totale di fr. 2,800,000. Questa partecipazione in azioni comprenderà 4100 azioni privilegiate (fr. 2,050,000) e 1500 azioni ordinarie (fr. 750,000).

Ferrovie dell'Alsazia-Lorena. — *Una nuova linea di penetrazione germanica verso Belfort.* — Il bilancio dell'Impero Germanico prevede un credito di 100,000 marchi per gli studi ferroviari in Alsazia e Lorena.

Fra i progetti pronti ad essere eseguiti figura quello di una linea da Saint-Louis-Ferrette-Dannemarie-Cernay, a traverso alla valle Largue, in prossimità della frontiera franco-tedesca.

Con questa linea il tronco da Porrentruy a Bonfol e la rete dei tramways di Belfort si troverebbero riuniti alle grandi linee di comunicazione della Germania e l'Alto-Sundgan sarebbe così aperto alla circolazione.

Ferrovie Etiopiche. — Si smentisce da fonte assolutamente autorizzata che Menelik abbia concesso all'Inghilterra una linea ferroviaria da Kartum ad Addis Abeba. Nessun'altra concessione ferroviaria fu fatta all'Inghilterra oltre al diritto di passaggio sul territorio etiopico da Kartum a Nuganda, tronco della linea che conduce dal Capo al Cairo.

La stazione ferroviaria che deve riunire il Nilo alla capitale etiopica è stata accordata nel 1894 da Menelik alla Compagnia francese delle ferrovie etiopiche. Ben lungi dal pensare di togliere questa concessione, Menelik invece sollecita la Compagnia francese a costruire al più presto possibile il prolungamento della linea Gibuti-Harrar verso Addis-Abeba ed il Nilo.

Ferrovia dal Capo al Cairo. — Un telegramma, in data 24 corrente, dell'*Agenzia Reuter* dice che, secondo le ultime notizie sui lavori della grande ferrovia inglese che unirà il Capo di Buona Speranza al Cairo, era già pronto da tre settimane fa il tratto a settentrione di Bulawayo (Rhodesia meridionale) per la lunghezza di 260 km.

Al di là di quel punto erano inoltre avanzati i lavori di sterramento. Gli ingegneri sono ora alle prese con una parte molto difficile dei lavori, ma si spera che la linea raggiungerà Wankie prima della fine del mese. Wankie si trova sul fiume Zambesi, a 65 km. dal punto fino a cui erano ultimati i lavori tre settimane fa. Per conseguenza, per i primi di marzo sarà compiuto il tratto Bulawayo-Wankie per la lunghezza di 325 km., e la locomotiva del Capo potrà giungere al fiume Zambesi.

Notizie Diverse

La Ferrovia del Sempione ed una celebre iscrizione romana. — La Mediterranea, assuntrice della Arona-Domodossola, ha provveduto a deviare la strada provinciale presso Vogogna a fine di conservare intatta la famosa iscrizione romana del tempo di Settimio Severo, che si trova scolpita in uno scoglio presso la costruenda linea d'accesso al Sempione.

Tutto ciò importerà una forte spesa, ma il famoso ricordo romano illustrato dal Labus, dal Mommsen e dal De Vit rimarrà intatto.

A questo si adoperò l'ispettorato dei monumenti. E' lodatissima la deliberazione presa in proposito.

Il regime doganale del Cile. — Ad agevolare l'interpretazione della tariffa entrata in vigore il 1° gennaio 1903 il Presidente della Repubblica ha emanato un decreto che riassumiamo: E' molto precisa la distinzione fra *peso netto* (quello effettivo delle mercanzie escluso imballaggio, recipiente e involti), *peso* (quello effettivo delle merci con l'imballaggio, i recipienti, gli accessori esclusa la paglia e le altre materie occorrenti a condizionare il pacco), e *peso lordo* (quello delle mercanzie compreso tutto ciò che serve a contenerle ed imballarle). Segue la classifica dei recipienti ordinari costituiti dai vasi, bottiglie, casse a tamburo in ferro, zinco, stagno, rame, casse di legno o cartone: tali non sono considerati i recipienti, che non si adattano alle merci racchiuse, aventi valore proprio e devono considerarsi come merci importate e formano oggetto di distinta valutazione.

Allorquando una medesima cassa racchiude merci differenti per peso, per valutazione e per dazio, trattandosi di merci tassate sul peso lordo, quello netto di ognuna sarà elevato del 30 0|0, ed in caso di merci tassate a peso, l'aumento è del 15 0|0; hanno trattamento speciale la cristalleria, maiolica e porcellana che subiscono un aumento del 60 0|0. Le lampade a petrolio di diverso valore e che subiscono dazi diversi, importate con altre merci portano a queste un aumento del peso netto del 100 0|0. Quando letti completi siano incassati con altri incompleti, o uniti ad altre mercanzie il peso netto soffre l'aumento dell'80 0|0; anche i fiori artificiali e le cravatte unite ad altre mercanzie hanno un rialzo del 100 0|0. Sono poi considerati gli astucci dei gioielli e degli orologi, esenti se corrispondenti al numero degli oggetti che devon conservare, e oggetto di separata valutazione in caso di supero. Per i tessuti, quelli di seta misti a materia inferiore in quantità non superante il 10 0|0 sono considerati come tessuti di seta pura. Hanno classifica di tessuti misti quelli di seta con ordito di filo. I tessuti di lana mista a materia inferiore in proporzione fino al 15 0|0 consideransi di lana pura. Seguono altre minuziose distinzioni che crediamo di omettere riflettendo quasi tutti indumenti secondari come ombrelli, cappelli montati e vesti femminili.

Sciopero ferroviario in Olanda. — Pochi mesi or sono era scoppiato in Olanda uno sciopero che, cominciato fra lavoratori ai trasporti in alcune località, si era presto esteso, per solidarietà, ad altre classi di ferrovieri, per modo che parecchi treni in partenza da città principali, come Amsterdam, non poterono partire; lo sciopero peraltro cessò dopo pochi giorni, perchè l'Amministrazione, impreparata a tale conflitto, cedè di fronte alle pretese dei primi che scioperarono.

Ora il conflitto è risolto, ed ha preso un aspetto nuovo, che merita essere ricordato. I rappresentanti dell'Associazione del personale delle ferrovie e tramvie, radunatisi ad Amsterdam, deliberarono di stabilire definitivamente una organizzazione completa: i delegati rappresentano dodicimila agenti.

D'altra parte, avrà luogo prossimamente un'adunanza degli agenti contrari allo sciopero, i quali sono ancora in numero esiguo; questi hanno formata un'associazione detta dei diritti e dei doveri, ed ha per scopo di usare ogni mezzo perchè non sia turbato il regolare andamento dei treni. Inoltre alcuni impiegati superiori delle ferrovie hanno tenuta una riunione a Rotterdam per istituire una Lega dell'ordine. Questi elementi moderatori rappresentano ancora poca cosa, quanto a numero, rispetto alla massa totale dei ferrovieri nel caso questi fossero decisi a scioperare; trovando perciò la casuale nel caso che il Governo non appoggi una proposta di indole politica pel suffragio universale, comprese le donne, o presenti la ventilata legge contro gli scioperi.

I giornali parlano, oltrechè di organizzazione fra addetti ai trasporti per ferrovie e per canali d'acqua, anche di tentativi per rendere solidali non solo altri lavoratori, ma eziandio i soldati e le guardie di città. Per cui il Governo mostrasi assai preoccupato. A tal riguardo il presidente del Consiglio olandese difese alla Camera il progetto di legge contro lo sciopero, rilevando le condizioni attuali del conflitto, che, invece di essere un conflitto di indole economica, si presenta come un folle attentato al fattore principale degli scambi ed una ribellione al Governo, un monopolio di classe ed un tirannico mezzo coercitivo; e contro questi attentati deve la legge trovare modo di opporre un freno con atti severi; propone inoltre l'istituzione di una brigata di ferrovie ed un'inchiesta per appurare le vere cause del malessere lamentato, che dànno luogo alle violenti lagnanze del personale.

Non si mancherà di tenere informati i lettori sul seguito che avrà questo importante conflitto.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. (Adunanze del Comitato e del Consiglio di Amministrazione, 27 febbraio). — Colla Ditta Silvestro Nasturzio di Sampierdarena, per fornitura di kg. 40,000 di stagno in pani;

Colla Ditta G. Frowein e C. di Bergeahof, per fornitura di n. 30,000 lime assortite in acciaio fuso;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano, per fornitura di mc. 1000 di legname abete in tavole e pezzi segati a quattro fili paralleli;

Collo stabilimento Ferriere di Terni, per fornitura di chilogrammi 250,009 di materiali accessori in ghisa e ferro omogeneo per scambi e crociamenti;

Colla Ditta G. Bossi di Gallarate, per costruzione della stazione di Cavaria Oggiona fra Gallarate ed Albizzate;

Colla Ditta Carminati, Toselli e C. di Milano, per fornitura di n. 50 carri scoperti a due assi, serie *L*;

Colla Société Métallurgique of Prayon di Liège, per fornitura di kg. 100,000 di zinco in lamiera;

Colla Ditta Macrone e Anderson di Glascow, per fornitura di kg. 100,000 di ghisa Eglinton;

Colla Ditta G. B. Marietti e Figli di Forno Rivara, per fornitura di 200,000 viere d'acciaio per tubi bollitori;

Colla Société John Cockerill di Serring, per fornitura di n. 12 assi montati per locomotive;

Colla Società Nazionale delle Gfficine di Savigliano per sostituzione delle travi in ghisa con altre in ferro nel cavalcavia di Piazza dello Statuto a Torino;

Colla Ditta Zoppi Giovanni di Ceva, per appalto lavori di fondazione e ricostruzione del quarto di cono sinistro del ponte sul Tanaro fra Ceva e Castellino;

Colla Ditta Solei Hebert e C. di Milano, per fornitura di metri lineari 1000 di stoffa vellutata per tappeti delle vetture.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per sistemazione del ponte sul fosso Val di Seste al km. 176.750.15 della Chiusi-Empoli. Importo L. 14,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 5 marzo p. v., ore 10,30.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Seregno — Milano — (9 marzo, ore 13). — Appalto della manutenzione delle strade interne ed esterne, piazze, vasche, manufatti ed altre opere pubbliche comunali, compresavi la traversa interna della strada provinciale Vallesina, dal 1° aprile 1902 al 31 marzo 1911, per annue L. 8011. Cauzione provvisoria L. 1602.20, Dep. spese L. 2500. Fatali 24 marzo, ore 13.

Municipio di Cortemaggiore — Piacenza — (9 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di restauro e sistemazione del ponte sul torrente Riglio, lungo la strada detta la Spinosa, per L. 9773.63. Cauz. provv. L. 860. Dep. spese L. 300. Ultimazione lavori 50 giorni.

Direzione Genio Militare di Taranto e Napoli (9 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un camino per un impianto termo-elettrico nel R. Cantiere di Castellammare di Stabia, L. 24,500. Cauz. provv. L. 2500. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti 7 marzo.

Direzione Genio Militare di Ferrara (10 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di miglioramonto nella caserma Palestro in Ferrara, L. 3000. Cauzione provvisoria L. 300. Ultimazione lavori 60 giorni. Doc. 8 marzo.

Direzione Genio Militare di Caserta (10 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di miglioramento nell'Ospedale Militare principale di Caserta, L. 15,646. Cauz. provv. L. 1500. Ultimazione lavori 60 giorni. Doc. 5 marzo.

Direzione Genio Militare di Napoli (10 marzo, ore 16, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento nell'Ospedale Militare principale di Caserta, L. 15,846. Consegna lavori 90 giorni. Cauz. L. 1500. Documenti 5 marzo. Dep. provv. L. 1500. Risultati d'asta 16 marzo.

Municipio di Gaggiano — Milano — (10 marzo, ore 12, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico nella frazione di San Vito, L. 6549.63. Consegna lavori 60 giorni. Cauzione provv. L. 500.

Municipio di Soriano nel Cimino — Roma — (10 marzo, ore 10). — Appalto delle provviste e dei lavori occorrenti alla costruzione di due grandi capannoni a parziale esecuzione del progetto del pubblico mattatoio, L. 8485.24. Dep. provv. L. 424. Cauz. L. 800. Fatali 25 marzo, ore 12.

Municipio di Rimini (10 marzo, ore 10). — Appalto delle opere murarie relative alla costruzione d'un fabbricato scolastico nella località denominata Sant'Eufemia, per complessive L. 62,084.11. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Torino (10 marzo, ore 14, secondo inc.). — Appalto della manutenzione e sistemazione dei corsi, vie, giardini, luoghi di passeggio e parchi della città, por annue L. 40,000. Cauz. provv. L. 10,000. Dep. spese L. 4500. Cauz. un quarto canone annuo. Fatali 27 marzo, ore 11.

Amministrazione provinciale di Potenza (11 marzo, ore 11). — Appalto delle opere e provviste per lavori di completamento del tratto di strada fra il ponte Favaleto e la Sella Intagliata del quarto tronco della strada provinciale di 3ª serie Potenza-Sant'Arcangelo, compreso fra l'innesto con la nazionale Valle d'Agri presso l'abitato di Corleto Perticara ed il quadrivio della Sella Parabella d'Armento, L. 384,360, oltre L. 55,640 a disposizione. Cauz. provv. L. 19,000. Consegna lavori 3 anni.

Direzione Genio Militare di Napoli e Taranto (11 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione delle opere occorrenti per la sistemazione delle tettoie n. 43-*bis* e 44 nel R. Cantiere di Castellamare di Stabia, da adibirsi per un impianto termo-elettrico, L. 36,000. Cauz. provvisoria L. 3600. Ultimazione lavori 120 giorni. Doc. 9 marzo.

Direzione Genio Militare di Messina e Palermo (12 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia e di un corpo di guardia presso Caltanissetta, L. 70,000. Cauzione L. 7000. Consegna lavori 200 giorni. Doc. 8 marzo, ore 10.

Direzione Genio Militare di Milano (12 marzo, ore 10, def.). — Appalto di lavori di miglioramento della caserma Fanfulla in Lodi, L. 5900. Cauz. provv. L. 590. Ultimazione lavori 60 giorni. Doc. 8 marzo.

Direzione Genio Militare di Venezia (12 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma Carmine in Udine, L. 8000. Cauz. provv. L. 800. Ultimazione lavori 100 giorni. Documenti fino al 10 marzo.

Direzione Genio Militare di Alessandria (12 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione di latrine nel Padiglione del Genio Militare in Alessandria, L. 2100. Consegna lavori 60 giorni. Cauz. provv. L. 250.

Municipio di Portolongone — Alessandria — (12 marzo, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti a condurre l'acqua potabile dalle sorgenti del torrente Catenacci in Monte Orello, Comune di Portoferraio, al paese di Capoliveri, Comune di Portolongone, per m. 6550, L. 54,162.23. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 2 aprile.

Municipio di Cassino (Roma) (12 marzo, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile, per L. 41,438.10.

Municipio di Rometta (Messina) (12 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada intercomunale dei Comuni di Rometta, Roccavaldina e Venetico, per L. 12,000. Deposito spese L. 600.

Ospedale civile « Pompeo Tomitano » di Oderzo (Treviso) (12 marzo, ore 10. secondo incanto). — Appalto del lavoro di costruzione del fabbricato per sede di quell'Ospedale civile, per lire 77,053.20. Fatali 25 marzo, ore 12.

Deputazione Provinciale di Alessandria (12 marzo, ore 13). — Appalto dei lavori di ricostruzione del ponte sul rivo Bardello presso Buttigliera d'Asti lungo la strada provinciale da Castelnuovo d'Asti a Villanova d'Asti, per L. 13,111.15. Cauzione provvisoria L. 1200. Ultimazione lavori 3 mesi.

Prefettura di Bergamo (12 marzo, ore 10, nnico definitivo). — Appalto dei lavori di scavo del porto di Sarnico e lungo i canali di rotta dei piroscafi all'ingresso del ponte medesimo per L. 17,600. Cauzione provvisoria L. 1700. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti 4 marzo.

Prefettura di Modena (12 marzo, ore 14, unico definitivo). — Appalto dei lavori di rimonta e completamento della difesa frontale all'argine destro del fiume Secchia, tra i froldi di S. Lucia e Fosse di Nuvolato nel Comune di Quistello, frazione di S. Lucia (Provincia di Mantova) per l'estensione di m. 346 e per complessive

L. 17,600. Documenti 6 marzo, ore 16. Cauzione provvisoria L. 900. Consegna lavori 50 giorni.

Direzione del Genio Militare di Bologna (13 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma San Domenico (parte artiglieria) in Bologna, per L. 3500. Cauzione provvisoria L. 350. Deposito spese L. 250. Ultimazione lavori giorni 75. Documenti 11 marzo.

Direzione Genio Militare di Alessandria (14 marzo, ore 17, definitivo). — Appalto dei lavori vari di miglioramento nelle caserme riunite in Asti, per L. 7800. Consegna lavori 80 giorni. Cauzione provvisoria L. 800.

Direzione Genio Militare di Milano (14 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione di un tratto di muro di cinta del cortile grande verso i bastioni nella caserma Sant'Agostino in Crema, per L. 3000. Cauzione provvisoria L. 300. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti 10 marzo.

R. Prefettura di Trapani (16 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori pel rafforzamento della testata del nuovo molo foraneo occidentale del porto di Marsala, per L. 26,000. Documenti 7 marzo. Cauzione provvisoria L. 1300. Consegna lavori 10 mesi.

R. Prefettura di Pavia (18 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori d'imbiancamento di un tratto d'argine del Basso Siccomario fra i picchetti di guardia 71.73 alla località Predamasco del Comune di Travaco Siccomario per l'estesa di m. 417.45 e per L. 15,250. Consegna lavori 45 giorni. Documenti 9 marzo. Cauzione L. 1500.

R. Prefettura di Milano (21 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del canale Naviglio di Pavia e delle opere annesse nel novennio compreso fra il 1° aprile 1903 e il 31 marzo 1912, provvisoriamente aggiudicato per L. 353,239.83. Documenti 13 marzo. Cauzione provv. L. 5000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbraio 21	Febbraio 28
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 465	461
» » Meridionali	» 693.50	689
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 438	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 243.50	243.50
» » Sicule	» 670	675
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 348.50	348.50
» » Cuneo 3 0/0	» 368	368
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 100.50	100.50
» » Mediterranee 4 0/0	» 503	504
» » Meridionali	» 320	347
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	319
» » » 2ª emiss. »	315	316
» » Sarde, serie *A*	» 351	352
» » » serie *B*	» 351	352
» » » 1879	» 351	352
» » Savona	» 365	365
» » Secondarie Sarde	» 507.50	507
» » Sicule 4 0/0 oro	» 511	512
» » Tirreno	» 509.50	510
» » Vittorio Emanuele	» 374	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *22ª Decade — Dal 1° al 10 Febbraio 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	90,478.00	2,883.00	29,617.00	111,302.00	4,305.00	238,585.00	618.00	386.00
1902	90,754.00	2,468.00	34,254.00	122,284.00	1,008.00	250,768.00	618.00	406.00
Differenze nel 1903	— 276.00	+ 415.00	— 4.637.00	— 10,982.00	+ 3,297.00	— 12,183.00	»	— 20.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 FEBBRAIO 1903.				
1902-903	2,251,149.00	52,275.00	446,310.00	3,222,067.00	36,316.00	6,008,117.00	618.00	9.722.00
1901-902	2,129,033.00	49,506.00	463,809.00	3,270,118.00	34,703.00	5,947,169.00	618.00	9.623.00
Differenze nel 1902-903	+ 122,116.00	+ 2,769.00	— 17,499.00	— 48,051.00	— 1,613.00	+ 60,948.00	»	+ 99.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	32,784.00	899.00	15,900.00	21,144.00	70.00	70,797.00	482.00	147.00
1902	31,635.00	842.00	15,978.00	22,882.00	144.00	71,481.00	482.00	148.00
Differenze nel 1903	+ 1,149.00	+ 57.00	— 78.00	— 1,738.00	— 74.00	— 684.00	»	— 1.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 FEBBRAIO 1903.				
1902-903	818,607.00	16,259.00	243,567.00	559,592.00	8,347.00	1,646.372.00	482.00	3,416.00
1901-902	799,605.00	16,535.00	232,914.00	543,012.00	6,131.00	1,598,197.00	482.00	3,316.00
Differenze nel 1902-903	+ 19,002.00	— 276.00	+ 10,653.00	+ 16,580.00	+ 2,216.00	+ 48,175.00	»	+ 100.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	3,702.00	134.00	350.00	3,564.00	»	7,750.00	23.00	337.00
1902	3,251.00	188.00	517.00	2,555.00	»	6,511.00	23.00	283.00
Differenze nel 1903	+ 451.00	— 54.00	+ 167.00	+ 1,009.00	»	+ 1,239.00	»	+ 54.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 FEBBRAIO 1903.				
1902-903	100,810.00	3,873.00	27,809.00	65,196.00	31,00	197,719.00	23.00	8,596.00
1901-902	87,917.00	4,084.00	24,423.00	42,412.00	31,00	158,867.00	23.00	6,907.00
Differenze nel 1902-903	+ 12,893.00	— 211.00	+ 3,386.00	+ 22,784.00	»	+ 38,852.00	»	+ 1,689.00

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera.	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina . .	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale . . .	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	Arrivo a Brindisi la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines
auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

PREMIATA FABBRICA
CASSE-FORTI
INCOMBUSTIBILI
Sistemi Perfezionati e Brevettati
POESIO GIUSEPPE
TORINO
Corso Principe Oddone, 19
— (*Catologo a richiesta*) —
Deposito Via Garibaldi, 32.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pertoni Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 7 Marzo 1903. NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL PROBLEMA FERROVIARIO ITALIANO

La *Gazzetta del Popolo* di Torino ha pubblicato una serie di tre articoli molto notevoli, i quali trattano del problema ferroviario in relazione col problema generale della finanza italiana.

L'autore di questi articoli si cela sotto il velo dello anonimo, ma vi sono delle persone tanto tipiche e di carattere tanto spiccato che si conoscono facilmente anche sotto il velo, e per tutti coloro che hanno fatto qualche studio del problema ferroviario, per tutti coloro che hanno un poco di conoscenza del nostro mondo politico, non vi può essere alcuna esitanza nel riconoscere nell'autore S. E. il Presidente Saracco, il quale solo può parlare a quel modo.

Attesa la grande importanza delle cose che sono dette e attesa la grande competenza dell'autore, io credo di fare cosa gradita ai lettori del *Monitore* col riassumere quegli articoli e col fare ad essi un poco di chiosa.

***

Nel primo articolo, che è intitolato « Un grido d'allarme », l'Autore chiama l'attenzione degl'italiani sulla politica finanziaria facilona del Governo. O per incoscienza, o per arte, si cerca di impicciolire le cose, e si cerca di dimostrare che la prossima scadenza delle attuali convenzioni non porterà alcun nuovo aggravio temibile al bilancio dello Stato.

Egli non parla nemmeno delle dichiarazioni del Ministro Balenzano e del Sotto-segretario Nicolini, ma accenna a dichiarazioni fatte dal Ministro del Tesoro, il quale avrebbe detto che se vi saranno allo scadere delle convenzioni dei rimborsi da fare anche per somme molto elevate, il Governo non avrà alcuna difficoltà a trovare il denaro occorrente, ed anzi è sicuro che gli interessi del debito nuovo che si dovrà contrarre, saranno minori degli interessi che si pagano oggi. E se vi sono altre spese necessarie per le ferrovie, queste si devono fare ugualmente indipendentemente dalla scadenza delle convenzioni. Dunque è con animo sereno e tranquillo che il Governo vede approssimarsi la scadenza delle convenzioni ferroviarie.

Ma, osserva l'Autore, non è forse necessario di fare un poco d'inventario per vedere quali saranno gli impegni inevitabili che si presenteranno allo scadere delle convenzioni? I sacrifizi che si dovranno fare non andranno forse a carico del bilancio dello Stato? E se si riuscirà a fare qualche operazione finanziaria per evitare un carico immediato, non si comprometteranno i bilanci futuri? Non sono forse troppi anni che si tenta di nascondere i debiti latenti delle casse speciali, e di dilazionare i lavori anche più necessari ed urgenti?

Insomma, è impossibile di scindere il problema ferroviario dal problema generale finanziario dello Stato.

***

Nel secondo articolo che è intitolato « Quel che non si vede e che si dovrebbe vedere », l'Autore solleva un lembo del fitto velo che copre il baratro delle casse speciali e delle casse di previdenza, e nella mancanza di dati sicuri, cita il parere del Relatore del bilancio del tesoro, il quale calcola il disavanzo complessivo di queste casse alla bella somma di 227 milioni. E' ben vero che questa somma dovrà essere divisa fra Società esercenti e Stato, ma da volere o non volere, una gran parte di essa andrà a carico dello Stato.

Le sovratasse che furono imposte per venire a sollievo del disavanzo di queste casse, e che fruttano sei milioni all'anno, sono di gran lunga insufficienti allo scopo, e d'altra parte potranno queste sopratasse essere mantenute quando tutti indistintamente si lagnano dell'elevato prezzo dei trasporti ferroviari, e tutti indistintamente domandano dei ribassi?

E come se tutto ciò non bastasse, l'Autore fa rilevare che le nostre ferrovie si trovano in sofferenza, sia per deficienza del materiale mobile che non è più proporzionale all'aumentato traffico, sia per deficienza di nuovi impianti e di nuovi lavori. Pel materiale mobile si è provveduto con un debito larvato, e cioè facendo anticipare dalle Società esercenti la somma di 143 milioni, ma per i lavori delle linee si cerca di dilazionare e rimandare anche i lavori riconosciuti assolutamente indispensabili.

Ma collo scadere delle convenzioni tutti i nodi verranno al pettine, e fatalmente bisognerà che lo Stato liquidi tutte le trascuratezze e tutti gli errori del passato. Qualunque

sia la decisione che vorrà prendere il Governo per l'esercizio delle ferrovie, esso dovrà certamente provvedere a che le linee si trovino in buono e lodevole stato di esercizio, dovrà dare alle casse speciali una posizione netta, dovrà provvedere al rimborso di tutte le somme depositate o anticipate dalle Società, dovrà rilevare le dotazioni dei magazzini, e dovrà liquidare tutti i conti in pendenza e in contestazione.

Con fine ironia, l'Autore domanda se sia stata cosa corretta il dire che da parecchi anni il bilancio dello Stato si chiude con degli avanzi attivi, mentre contemporaneamente esistono dei grossi debiti sulle casse speciali ferroviarie, i quali, per quanto sieno stati tenuti nascosti, non sono meno reali. E se pure si voleva dilazionare la liquidazione di questi debiti, qual miglior impiego degli avanzi attivi del bilancio, che destinarli ai lavori i più urgenti per mettere le nostre ferrovie in grado di far fronte agli aumentati traffici?

***

Nel terzo articolo che è intitolato « Elementi di giudizio che occorrono al Parlamento », l'Autore osserva che dopo di aver colmato il *deficit* delle casse speciali ferroviarie, nel 1905 bisognerà pensare ancora ad aumentare notevolmente la dotazione di queste stesse casse se si vuole che rispondano allo scopo per il quale furono istituite.

E d'altra parte bisogna pensare che col 1905 di buono o di cattivo grado, bisognerà pensare ad aumentare le paghe e gli stipendi del personale, e ciò in conseguenza dei deplorevoli impegni assunti dal Governo nello scorso anno. E poichè la spesa del personale in una ferrovia rappresenta circa i 2|3 della spesa totale di esercizio, si comprende che aumenti anche modesti, portano subito una spesa grave.

Difficilissimo il dire fin da oggi quale onere porteranno e le maggiori dotazioni delle casse ferroviarie e gli aumenti delle retribuzioni al personale. Ma quello che è certo è che qualunque sia l'ordinamento che si dovrà dare all'esercizio ferroviario, questi maggiori oneri andranno a carico del bilancio annuale dello Stato.

E quindi l'Autore conchiude magistralmente col dire che la questione ferroviaria deve essere considerata come indissolubile dalla questione generale finanziaria dello Stato. Le esigenze della concorrenza commerciale obbligano i diversi Stati a perfezionare continuamente il servizio ferroviario e a rendere più miti le spese dei trasporti. Lasciare le nostre ferrovie in sofferenza sarebbe il più deplorevole degli errori, come è grave errore l'indebolire la finanza dello Stato e renderla così incapace a riparare agli errori del passato e a sostenere le maggiori spese ferroviarie.

***

È certamente cosa difficile il riassumere uno scritto preciso e stringato, ma se ho commesso qualche omissione o inesattezza, credo però di aver conservato il sentimento dell'Autore.

L'essenziale è che allo scadere delle convenzioni il Governo dovrà stabilire una posizione ben netta e definita per l'esercizio ferroviario, e bisognerà in conseguenza liquidare interamente il passato, mettere le linee in lodevole stato di esercizio, e provvedere alle maggiori spese dell'avvenire.

Per liquidare il passato, occorre una somma di circa un mezzo miliardo; per mettere le linee in lodevole stato di esercizio, occorrono almeno 300 milioni; per provvedere all'avvenire bisogna aumentare notevolmente le dotazioni delle casse speciali e pensare agli aumenti che saranno pretesi dai ferrovieri.

Il problema è tanto grave da far impensierire anche i più arditi, e l'Autore ha mille ragioni di dire che il problema ferroviario è indissolubile dal problema generale della finanza italiana.

Non è certamente qui il luogo di trattare della questione finanziaria, ma io mi domando come vi possa essere chi in queste tristi circostanze possa proporre che allo scadere delle convenzioni, il Governo assuma per suo conto diretto l'esercizio ferroviario.

Sarebbe la certa rovina della finanza italiana. Ed io capisco che questa proposta possa venire dai socialisti, i quali, dalla rovina della finanza, sperano di trar profitto pel conseguimento dei loro fini; ma tutti coloro che credono che una finanza sana e forte sia la base della prosperità economica della nazione, devono combattere l'esercizio di Stato come il più grande e il più fatale degli errori.

Oggi per fare l'esercizio, le Società percepiscono il 62.50 per cento del prodotto lordo; domani, coll'esercizio di Stato, la percentuale delle spese sorpasserà l'80 0|0.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

I PROGRESSI DEL MOVIMENTO DEI PORTI DI GENOVA E VENEZIA

nell'ultimo quinquennio

È sommamente interessante che i commerci della Regina dell'Adriatico vadano crescendo con una rapidità che non era forse attesa neanche da coloro che hanno da lungo tempo lavorato con fede a questo progresso non giudicato possibile dai più. Infatti, un tale progresso tende a ricondurre Venezia a quelle origini che fecero in passato la sua grandezza, ed alle quali è dovuto se questa città è oggi una delle meraviglie del mondo.

Ma altrettanto interessanti sono le conseguenze che questi progressi sono destinati a produrre nella vita della Nazione. Essi devono promuovere infatti tra i porti italiani quella gara di attività e di iniziativa, pur troppo sopita in Italia, che portando un numero più grande di forze e di mezzi nell'arringo mondiale della navigazione e dei commerci marittimi, permetterà di lottare con qualche successo contro la concorrenza estera.

Perciò tutti coloro che non circoscrivono le loro vedute nella breve cerchia dei piccoli interessi locali e del momento, saluteranno come un indice di tempi più fortunati l'emulazione che si inizia fra i maggiori porti italiani.

Queste riflessioni sono conseguenza dei risultati delle statistiche del commercio e della navigazione dei due Porti di Genova e di Venezia.

Le statistiche del movimento di questi porti pel 1902 dimostrano che i progressi dell'ultimo quinquennio sono molto diversi da quelli che erano attesi ed avvantaggiano singolarmente Venezia. Basta porre l'occhio sulle seguenti tabelle.

Genova.

(Statistiche del Municipio di Genova).

	1898	1902	Aumenti: Verificatisi	Aumenti: Previsti dalla Commissione Boccardo
Navi entrate, num.	6,566	6,609	—	—
» tonn.	4,521,315	5,531,004	—	—
Merci sbarc., tonn.	4,278,075	4,525,800	—	—
» imbarc., »	661,031	669,075	—	—
Totale, tonn.	4,939,106	5,194,875	255,769	565,440

Vale a dire l'aumento del traffico verificatosi non raggiunse il 50 0|0 del previsto ed il 6 0|0 del valore assoluto.

Venezia.
(Statistica della Dogana).

	1898	1902	Aumenti Verificatisi	Aumenti Previsti
Navi entrate, num.	3,046	3,107	—	—
» tonn.	1,290,868	1,450,955	—	—
Merci sbarc., tonn.	1,172,775	1,577,365	—	—
» imbarc., »	180,670	200,800	—	—
Totale, tonn.	1,353,445	1,778,165	424,720	260,000

Vale a dire l'aumento verificatosi è maggiore del 65 0[0 del previsto e rappresenta oltre il 31 per cento del valore totale.

Tali cifre sono rese anche più eloquenti se si tiene conto dei limitatissimi mezzi del Porto di Venezia e dei limitatissimi accrescimenti dei suoi impianti. Mentre Genova ha avuto in questi ultimi anni nuove calate, i Magazzini generali, i Silos del grano, gli apparecchi automatici di scarico del carbone, Venezia di ben poco ha visto accrescere le sue banchine e non ha usufruito che per pochi mesi dell'impianto per lo scarico ed il deposito dei grani. E' bensì vero che l'ordine esemplare che regna nel porto, sulle banchine e nell'esercizio ferroviario di Venezia, giustifica in gran parte la migliore utilizzazione degli impianti che ivi si verifica.

L'unità e la chiaroveggenza della Direzione che soprassiede all'esercizio del Porto di Venezia e che ne studia gli impianti, ed il perfetto accordo di tutti coloro che efficacemente mirano e preparano i futuri progressi, costituiscono per il Porto di Venezia una forza, dalla quale si possono attendere i più grandi risultati.

Altri nuovi impianti sorgeranno presto nel Porto di Venezia per iniziativa privata. E' per iniziativa privata che una forza idraulica di 7000 cavalli verrà ivi condotta entro l'anno dalle montagne del Cadore a favorire le industrie esistenti ed a promuoverne delle nuove. Questo impianto sarà mano a mano ingrandito fino a condurre 40,000 cavalli.

Il tentativo di navigazione fluviale, fatto dalla Società di Navigazione fluviale, ha dato i più lusinghieri risultati, e l'ultima Relazione del suo Direttore dimostra in modo esauriente, in base al consuntivo dei due esercizi, che l'aumento del capitale della Società da uno a cinque milioni permetterà un traffico di 75 milioni di tonnellate-chilometro ed assicurerà al capitale un reddito di oltre il 16 0[0, pur applicando ai trasporti una tariffa di appena due centesimi per tonnellata-chilometro.

Non è dunque più così lontana la risoluzione del problema di condurre le merci povere da Venezia in Lombardia a prezzi di concorrenza col Porto di Genova. Se si tiene poi conto che i progressi della costruzione delle barche rimorchiate permettono in altri paesi di impiegare queste barche ai viaggi di mare, si comprende subito quale grande importanza può assumere il commercio marittimo di Venezia in tutto l'Adriatico.

Infine Venezia si prepara con serio proposito, come recenti polemiche hanno mostrato, a crearsi una marina e ad impiantare i cantieri necessari alla costruzione e riparazione delle navi.

Dall'altro canto, Genova, ottenuta la sospirata autonomia, si accinge ad accrescere notevolmente gli impianti del suo Porto e, favorita dai più bassi noli, dalla maggiore vicinanza dei centri di consumo, dal gran corredo di industrie impiantate nelle sue vicinanze e dalla prossima apertura del Sempione, conta di riguadagnare i progressi che si verificarono in anni più remoti.

E' da augurarsi che gli sforzi ed i progressi dei due Porti abbiano da realizzarsi rapidamente, perchè il loro sviluppo è a benefizio della vita economica del Paese.

LE CONCESSIONI DI FERROVIE IN FRANCIA

Il Governo francese colla legge del 1842 sanciva il principio di affidare le costruzioni ferroviarie all'industria privata, o di ritenere le linee concesse come incorporate nel pubblico Demanio: le concessioni dovevano avere una durata sufficiente ad estinguere il capitale investito coi proventi dell'esercizio, e lo Stato, allo spirare di quelle, doveva riprendere le linee libere da ogni carico di capitale. L'epoca della riprova, anzichè fissata teoricamente, si riteneva subordinata alle circostanze e da determinarsi di volta in volta. È una forma di appalto o di ferma in cui l'assuntore deve intraprendere i lavori nell'interesse del concedente, procurarsi i capitali e mantenere i fondi necessari all'opera dell'esercizio, ed alla fine della concessione restituire l'ente concesso sgravato da ogni peso ed in perfetto stato. Lo Stato contribuiva alla soprastruttura delle linee.

Le Compagnie hanno da ciò l'obbligo di provvedere ai mezzi per sviluppare il traffico; lo Stato ha un interesse capitale a sostenerle, perchè l'avvenire, sia pur lontano, è per lui.

Nel proprio interesse quindi appoggia le Compagnie, evitando la concorrenza, facilitando il riordino delle reti e imponendolo secondo l'interesse generale lo consiglia; rinnova o prolunga le concessioni, accollando alle Compagnie nuove linee siano più o meno fruttifere, e nel caso peggiore accorda delle sovvenzioni, oppure sostiene il credito delle Compagnie coll'assegnare una garanzia d'interesse ai capitali presi a prestito per le costruzioni.

Con questo indirizzo si costrussero le prime linee, e dal 1852 al 1855 si addivenne a quelle fusioni delle piccole Compagnie concessionarie che condusse alla divisione della rete, fatta o progettata in sei gruppi, che da Parigi irradiano ai mari ed alla frontiera di terra e allacciano l'Oceano ed il Mediterraneo; poscia si provvide ad allacciamenti trasversali fra i diversi centri importanti, e ad altre diramazioni.

Durante la crisi 1856 57, lo Stato intervenne colla promessa di garanzia dell'interesse a sussidio del credito delle Compagnie che abbisognavano di capitali per le nuove costruzioni reclamate dai nuovi bisogni, e tal garanzia si esplicò in forme speciali colle convenzioni del 1859, che servirono di base ai successivi accordi del 1863, 1868-69, 1873-75, e durarono fino alle convenzioni del 1883.

La partecipazione dello Stato alla costruzione delle ferrovie nel 1859 era rappresentata da un concorso di 783 5 milioni di fronte ad una spesa, per parte della Compagnia, di 4398 milioni, circa il 17.8 0[0. Le Compagnie dovevano assumere nuovi lavori per oltre 2 miliardi. Le linee principali davano un reddito elevato; per le nuove linee il reddito si supponeva basso ed aleatorio, ma si calcolava sulla loro affluenza per aumentare il reddito delle prime. Parve che nuove concessioni, fatte con sovvenzioni del Tesoro, avrebbero potuto forse avvantaggiare le Compagnie a spese dei contribuenti, e che lo Stato, invece di pagare somme considerevoli, dovesse di preferenza impegnarsi a rimborsare ai concessionavi un tanto per cento rappresentante gli interessi e l'ammortamento delle somme spese; questo pagamento si doveva considerare però come un'anticipazione rimborsabile ulteriormente dalle Compagnie; le somme anticipate verrebbero gravate di un interesse annuo a profitto del Tesoro.

Ogni Compagnia doveva formare due gruppi di linee: il primo contenente le linee più fruttifere formanti la vecchia rete, ed il secondo costituito colle linee di concessione recente. Lo Stato interveniva a garantire l'interesse e l'ammortamento del 4.65 0[0 delle spese d'impianto della nuova rete, ed i prodotti della vecchia rete contribuivano alla garanzia per oltre 1.10 0[0; sommando i due concorsi, la garanzia ascendeva al 5.75 0[0. Una quota del reddito della vecchia rete si riteneva *riservata* ad assicurare alle azioni

un dividendo fisso ed a provvedere al servizio delle obbligazioni emesse per la rete medesima; tutta l'eccedenza del prodotto netto chilometrico superiore ad una determinata cifra, nella quale si teneva pur conto delle detrazioni ora indicate, si doveva devolvere a profitto della nuova rete ed a diminuzione del concorso di cui lo Stato si faceva garante.

A datare dal 1872, lo Stato doveva partecipare al prodotto superiore ad una determinata cifra. La garanzia era limitata a 50 anni e la durata della concessione a 90.

Le tariffe subivano una riduzione del 9 0[0 circa pei viaggiatori e per le merci a datare dal 1860. Riguardo alle tariffe, era fissato il massimo di ciascuna, lasciando ai concessionari di ribassarle o modificarle previa omologazione del Ministro, la quale andava preceduta dal voto consultivo degli interessati.

Combinazioni siffatte alleggerivano gli impegni dello Stato per la nuova rete, limitandoli ad annualità che erano ridotte dal concorso che vi portava il prodotto della vecchia rete, ed era giusto, perchè lo Stato aveva contribuito alla spesa d'impianto delle medesime; gli interessi delle due reti si trovavano intimamente legati e non era temibile una deviazione artificiale di traffico sulla vecchia a scapito della nuova rete, per aumentare i proventi della prima.

Le costruzioni da farsi superavano i 7000 km. e la spesa presunta si calcolava in 2146 milioni. Lo Stato accollava il peso e la cura di procurarseli al concessionario con la semplice garanzia, valendosi della loro esperienza e del loro credito per eseguire questi lavori, ed usufruiva dei vantaggi derivati alle Società dalle concessioni precedenti, poichè è da ricordare che le vecchie reti non ebbero prima bisogno alcuno di ricorrere alla garanzia del Tesoro e i prodotti del traffico avevano sopperito ad assicurare il servizio delle obbligazioni ed a dare alle azioni un dividendo ragionevole e talora anche elevato; condizioni queste che spiegano il trattamento fatto al capitale sociale di fronte alle eventualità di una diminuzione di utili in seguito all'apertura di nuove linee, salvo il modificarlo quando i fatti si mostrarono migliori delle previsioni.

La migliore dimostrazione del funzionamento e degli effetti loro la si può riscontrare nell'esposizione dei risultati delle combinazioni predette, distinguendole in periodi e considerando, per brevità, le reti nel loro complesso.

Alla fine del 1859 la vecchia rete contava 6485 km. e la nuova 1913 km. in esercizio: dieci anni dopo la prima era cresciuta a 9363 km., la seconda a 6994; le concessioni fatte sommavano al 1869 a 20,865 km., dei quali rimanevano a costruire 868 km. della vecchia rete e 3640 della nuova.

Colle convenzioni del 1869 furono incorporate nella vecchia rete alcune linee della nuova, fu definito il massimo dei capitali in conto di primo impianto ed opere di completamento imputabili per la determinazione del prodotto riservato alla vecchia rete e del provento garantito per la nuova nelle somme rispettive di 4349 e 3950 milioni. L'importo del prodotto riservato sommava a 334 milioni ed il massimo di prodotto garantito a 184 milioni, in tutto 518 milioni, cifra da raggiungersi dal prodotto netto complessivo perchè avesse a cessare la garanzia dello Stato. Quando le Compagnie cessassero di percepire la garanzia ed avessero rimborsato allo Stato le anticipazioni, avrebbero conservata la totalità del prodotto netto fino alla concorrenza dell'8 0[0 sul capitale della vecchia rete e del 6 0[0 su quello della nuova, e lo Stato non avrebbe partecipato che alle eccedenze.

In seguito a nuove concessioni, nel 1875 venne aumentato il capitale di primo impianto e conseguentemente vennero modificate le cifre del prodotto riservato e della garanzia; il capitale garantito si aumentò di 546 milioni e la garanzia massima di 25.5 milioni.

Le nuove concessioni di linee rimandarono le speranze di veder cessare presto la garanzia ed il prossimo rimborso al Tesoro delle anticipazioni fatte, perchè quelle non possono tornare rimuneratrici fin dal principio; d'altronde lo studio delle condizioni delle Compagnie nel 1883 ha dimostrato che con quelle modificazioni non vennero accordati soverchi vantaggi; apparve che questo organismo era atto ad eccitare le Compagnie a sviluppare il traffico per accrescere il prodotto netto e arrivare a rimborsare il loro debito.

La situazione delle Compagnie alla fine del 1882 si riassumeva nei dati seguenti, i quali riepilogano gli effetti delle convenzioni fino allora vigenti.

Nello spazio di poco più che venti anni la vecchia rete era aumentata a 10,300 km., e il prodotto netto chilometrico era cresciuto da 35 a 43 fr.; per la nuova rete lo sviluppo aveva raggiunto 10,410 km., ma il prodotto chilometrico era disceso da 8000 a 7450 fr.

Erano tuttora in corso di costruzione, o da costruire, 482 km. della nuova.

Le spese d'impianto ed ampliamento per la vecchia rete ammontavano a 4840 milioni e per la nuova a 3720 milioni spesi dalla Società, ed a 1370 milioni, il 16 0[0, la sovvenzione dello Stato in danaro ed opere cedute alle Compagnie. Le anticipazioni di garanzia ascesero a 543 milioni e gli interessi a 176, ma essendo stati restituiti in conto degli anticipi e degli interessi 46 milioni, il debito effettivo ammontava a 673 milioni.

È da aver presente che la guerra del 1870 aveva turbato per quel periodo i traffici e lasciati molti guasti e danni, a cui dovettero sopperire in parte lo Stato e in parte le Compagnie.

In monte i 20,700 km. in esercizio delle sei reti davano, nel 1882, un prodotto di 1032 milioni; le spese ne importavano 512; il prodotto netto quindi era di 520 milioni, in media 25,200 fr., al chilometro, con un coefficiente di esercizio del 49.6 0[0.

La vecchia rete presentava un beneficio di 174 milioni in più dell'interesse convenuto per il capitale investito, e la nuova rete invece una deficienza di 110 milioni, per modo che il beneficio complessivo discendeva a 64 milioni.

Il *deficit* della nuova rete ammontò dal 1862 al 1882 a circa 1472 milioni, che furono coperti per 965 milioni dalle eccedenze versate dalla vecchia rete. Questo dimostra come i proventi decrescano più rapidamente degli scostamenti laterali, allontanandosi dalle linee di gran traffico, e come su queste linee affluenti e secondarie il traffico si sviluppi con lentezza assai maggiore, e quindi sia imprudente sviluppare troppo e in una volta le costruzioni.

Il fenomeno trova una conferma anche nei risultati che ebbe sulle diverse reti il funzionamento della garanzia.

Le Compagnie Nord e P.-L.-M, che seguono la grande diagonale dei traffici tra l'Inghilterra e l'istmo di Suez e toccano alla capitale francese, non ebbero a ricorrere alle garanzie in tutto questo periodo; quella dell'Est, che allaccia Parigi colla valle del Reno, malgrado lo sciopero ed il rimaneggiamento di linee che ha dovuto subire dopo il distacco dell'Alsazia-Lorena, come quelle d'Orléans e del Midi, che uniscono Parigi col bacino della Loira e la costa atlantica colla Méditerranée, cesseranno di partecipare alla garanzia nel 1879; quella dell'Ovest, rete di carattere ancora più locale, vi ricorse per l'ultima volta nel 1880 per 7.7 milioni. Le Compagnie più favorite dal traffico avevano anzi incominciato a restituire le anticipazioni e corrisponderne gli interessi per una somma complessiva di 46 milioni e mezzo al 1882.

I risultati dell'esercizio degli ultimi anni, malgrado le gravi conseguenze della guerra ed il progressivo sviluppo delle reti, davano ragione a ritenere che le Compagnie sarebbero state in grado di continuare il rimborso delle garanzie felicemente iniziato, quando sopraggiunse l'attuazione del grande programma a turbare ogni previsione sugli effetti benefici di quei contratti per la finanza francese.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° marzo 1903*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° febbr. 1903 m.	8610	6011	14,621
Progresso mensile . . . . »	163	142	305
Totale al 1° marzo 1903 . m.	8773	6153	14,926
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	10,928	12,252	23,180
» media giorn. .	420	438	858
In galleria, totale giornate .	27,699	35,096	62,795
» media giorn. .	1,066	1,289	2,355
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	426	516	942
Totale dei cantieri: totale giorn.	38,627	47,348	85,975
» media giorn.	1,486	1,727	3,213

Lato Nord. — La galleria d'avanzamento ha attraversato lo schisto calcarifero e lo gneiss schistoso. Si sospese la perforazione meccanica durante 72 ore per l'armatura in legno. Il progresso della perforazione meccanica è stato di metri 6.48 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono litri 40 al 1″.

Lato Sud. — La galleria d'avanzamento ha attraversato lo gneiss schistoso e micaceo. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.07 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 800 litri al secondo.

><

Visita alle ferrovie elettriche Varesine e Valtellinesi.

Il giorno 4 corrente una Commissione, mandata dal Ministero dei Lavori Pubblici dell'Ungheria, ha visitato la ferrovia elettrica Milano-Gallarate-Varese-Porto Ceresio.

La Commissione era composta dei signori: Uhlarik e Söpker, ispettori di prima classe delle ferrovie e della navigazione; Banovitz e Marx, consiglieri ministeriali delle ferrovie; Wurczler e Hollò, ispettori principali delle ferrovie, e Reimtz e Strecr, ingegneri di prima classe delle ferrovie.

Questi signori furono accompagnati in un treno speciale dal capo-servizio del materiale della R. M., dall'ispettore della sezione elettrica, dall'ispettore principale capo del movimento e traffico, e da altri funzionari della Mediterranea.

Dopo percorsa la linea fino a Porto Ceresio e visitata la sottostazione di Bisuschio, si fece una fermata a Varese, ove la Rete Mediterranea offrì agli ospiti un *déjeuner*.

Poscia si visitò il grandioso impianto di Tornavento ed alla sera si rientrò a Milano.

I signori Ungheresi non cessarono dal magnificare la semplicità e regolarità del servizio elettrico e la cordialità dell'accoglienza ricevuta.

Il giorno 5 la detta Commissione si recò a visitare le linee della Valtellina, accompagnati da funzionari della Rete Adriatica appositamente inviati dalla Direzione generale.

Queste frequenti visite di stranieri agli impianti di trazione elettrica italiani mostrano quale alto concetto si abbia di essi e come si voglia studiarli da vicino per imitarli.

><

Per le Convenzioni ferroviarie.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha chiesto alle Direzioni delle Società ferroviarie Mediterranea ed Adriatica che gli facciano le loro proposte, in vista della scadenza delle Convenzioni, perchè egli intende di coordinare nella stessa sistemazione le due maggiori reti ferroviarie, che hanno così continuo e necessario contatto.

A questo proposito si trova a Roma il comm. Oliva, Direttore generale della Mediterranea, il quale ha già avuto alcune conferenze con l'on. Balenzano.

— La Commissione di finanza del Senato, che esamina i preventivi per l'esercizio 1903-904, ha fatto al Ministro del Tesoro il quesito: « Se egli si ritenga autorizzato a denunziare le Convenzioni ferroviarie vigenti senza l'obbligo di un apposito disegno di legge ».

><

Il Consorzio per il Porto di Genova.

La Commissione incaricata di studiare e concretare il regolamento per l'applicazione della legge sull'autonomia del Porto di Genova, nella seduta del 2 corrente, dietro proposta del senatore Boccardo, nominò una Sotto-Commissione per preparare uno schema di regolamento.

La Commissione venne subito costituita dai seguenti: comm. Busca, Melani, Lampugnani, Rocca, Inglese e Rosti. Fu deciso di fare premure perchè il Ministro dei Lavori Pubblici incominci le pratiche presso il Municipio di Genova e presso le Casse di Risparmio di Genova e delle provincie lombarde per sostituire il Consorzio al Municipio di Genova, secondo l'effetto della legge 2 agosto 1897 e della rinnovazione degli obblighi risultanti dalla Convenzione 20 agosto 1898 e quella del 19 gennaio 1901.

La Sotto-Commissione, a cui più sopra si è accennato, si è riunita nello stesso giorno, dividendo i lavori da fare secondo le speciali competenze di ogni membro.

Essa lavora con grande alacrità a preparare lo schema di regolamento per la cui compilazione fa tesoro di tutti i dati raccolti dal Governo e di tutte le osservazioni che provengono dai Commissari, sia per conto proprio, sia per conto degli interessati.

Redatto lo schema di regolamento, verrà comunicato ad ogni Commissario perchè faccia intorno ad esso tutte le osservazioni del caso; quindi la Sotto-Commissione esaminerà tutte queste osservazioni, e le deliberazioni che prenderà saranno raccolte nel testo definitivo del regolamento da sottoporsi alla Commissione speciale.

Si crede che tale lavoro di preparazione durerà un mese. In aprile la Commissione parlamentare potrà essere convocata per la discussione dello schema definitivo, il quale, essendo già stato discusso dalla Sotto-Commissione, non richiederà che poche sedute.

><

La proroga del termine per la Galleria del Sempione.

Abbiamo a suo tempo annunciato che l'Impresa del traforo del Sempione aveva presentato la domanda per ottenere una proroga della consegna dei lavori e un indennizzo per le opere di difesa rese necessarie dalle inondazioni della galleria nel versante d'Iselle. Ora possiamo aggiungere che il Governo federale, d'accordo colla Compagnia del Giura-Sempione, fece fare un'inchiesta da una Commissione di periti. Questi, visto gli ostacoli di vario genere che l'Impresa ha dimostrato nell'esecuzione dei lavori, hanno conchiuso proponendo di prorogare il collaudo dei lavori ad una data da fissarsi nel 1905, e di

prendere in considerazione la domanda d'indennizzo, salvo il fissarne la somma.

La perforazione del tunnel del Sempione aveva raggiunto il 13 marzo la lunghezza precisa di quella del Gottardo.

><

Servizio della linea del Gottardo.

È nota l'agitazione sorta da qualche tempo tra i ferrovieri della linea del Gottardo. Ora si ha da buona fonte notizia che il Consiglio federale svizzero è risoluto ad impedire a qualunque costo che l'esercizio della linea del Gottardo soffra interruzioni. Il servizio sarebbe dunque continuato dall'Amministrazione ferroviaria delle linee federali, nel caso che i ferrovieri del Gottardo si mettessero in isciopero.

><

Ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont.

Ieri al Ministero dei Lavori Pubblici i ministri Balenzano e Di Broglio e Di Bagnasco, deputato di Cuorgnè, unitamente all'amministratore delegato della ferrovia centrale del Canavese ing. Pellegrini, firmarono il capitolato per la concessione della ferrovia Rivarolo-Cuorgnè-Pont, i cui lavori cominceranno subito e saranno compiuti entro il venturo anno.

Per tale ferrovia lo Stato concede un sussidio chilometrico di L. 4500 per 30 anni.

><

Personale della Rete Adriatica.

La Direzione Generale delle Ferrovie, Rete Adriatica, ha disposto i seguenti movimenti nell'alto personale:

Ing. cav. Rinaldi Rinaldo, capo-servizio alla Direzione dei lavori in Ancona, viene trasferito a Bologna ed assegnato come capo servizio alla Direzione del movimento e traffico al posto dell'ing. cav. Raffaelli, messo a riposo;

Ing. cav. Giacinto Roddolo, sotto-capo servizio alla Direzione dei lavori, nominato capo-servizio al posto dell'ing. Rinaldi;

Ing. cav. Vincenzo Piovano, ora capo della sezione di manutenzione a Roma, nominato sotto-capo servizio alla Direzione dei lavori in Ancona al posto dell'ing. Roddolo.

><

Onorificenze.

Su proposta di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, S. M. il Re ha concessa la croce di ufficiale nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro al signor cav. ing. Italo Arisi, R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Torino; la croce di cavaliere nell'Ordine stesso ai signori cav. ingegnere Giuseppe Pagano, avv. Giuseppe Cimbali e Carlo Ferrari, RR. Ispettori delle Strade Ferrate, e la croce di cavaliere nell'Ordine della Corona d'Italia all'ing. Ludovico Stern, R. Sotto-Ispettore delle Strade Ferrate.

><

Servizio cumulativo fra le Ferrovie Sarde.

Siamo informati che, in seguito ad accordi intervenuti fra la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e la Società Italiana delle Ferrovie Secondarie della Sardegna, col giorno 16 del corrente mese sarà attivato fra le due reti un regolare servizio cumulativo.

><

L'esercizio economico sulla Sparanise-Gaeta.

È stato rimesso al Ministero di Grazia e Giustizia, affinchè provveda alla inserzione nella « Raccolta ufficiale delle Leggi e Decreti del Regno », il Decreto Reale col quale si dispone che, a decorrere dal 1° aprile p. v., sulla linea Sparanise-Gaeta sarà applicato, in via di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori, ai sensi dell'art. 6 della legge 9 giugno 1901, numero 220; con le modalità e condizioni tecniche che saranno determinate dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato Superiore delle Strade Ferrate. Col Decreto stesso si stabilisce anche che ai trasporti effettuati in base al detto esercizio economico saranno applicate la tassa di bollo e le sopratasse per gli Istituti di previdenza, nella misura fissata dagli art. 3 e 4 della mentovata legge, nonchè l'imposta erariale del 2 0[0.

><

Per gli abbuonamenti ferroviari in genere.

L'assemblea generale dell'Associazione granaria, con sede a Milano, riunita recentemente in quella città, ha votato ad unanimità un ordine del giorno, col quale, rilevando gli svantaggi che al commercio in genere, ed in ispecie ai commercianti di Milano, deriva dalle norme attualmente in vigore in tema di abbonamenti ferroviari a zone, fa voti perchè il R. Governo e le Amministrazioni ferroviarie delle Reti Mediterranea ed Adriatica, tenute ferme le vigenti disposizioni di validità e di prezzo per le tre zone cumulative delle sei in cui fu divisa l'Italia continentale, sia lasciato all'abbonato di scegliere le tre zone che gli possano interessare, senza distinzione di reti.

Il detto ordine del giorno fu vivamente raccomandato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici dalla Camera di Commercio di Milano.

Sappiamo a questo proposito che dagli interessati si pensa che non sia impossibile introdurre negli abbonamenti a zone modificazioni che ne rendano l'uso sempre più largo e più gradito al pubblico.

Si richiama pertanto l'attenzione del Ministro sulla istituzione di abbonamento per zone combinabili dal viaggiatore, nonchè sul sistema adottato dalle ferrovie francesi colla tariffa comune, grande velocità, 101, sistema seguìto, sembra, nelle sue linee generali dalla Società delle tramvie e ferrovie elettriche varesine.

Si patrocina anche un'altra innovazione, che del resto sembra di non difficile applicazione, la concessione cioè del cambio di classe dalla minore alla più elevata nel corso dell'abbonamento, e per tutta la durata ulteriore dell'abbonamento stesso, ciò che pare non si possa ora ottenere.

Certamente difficoltà esistono per poter far paghi nel senso suespresso i desideri dei commercianti di Milano; ma è fuori dubbio che la cosa merita di essere esaminata benevolmente e di essere presa in considerazione, imperocchè, inspirandosi al concetto di attuare tutte le possibili facilitazioni per il pubblico viaggiante, si verrà in definitiva a fare l'interesse, sia pure non immediato, anche delle ferrovie.

><

Biglietti diretti da Palermo a Parigi.

D'accordo con le Ferrovie del Mediterraneo e con quelle francesi Parigi-Lione-Mediterraneo, la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha istituito per la 1ª e 2ª classe solamente i biglietti diretti di corsa semplice da Palermo Centrale a Parigi, via Patti-Reggio Calabria-Napoli o Nola-Roma-Pisa-Genova-Torino-Modane-Culoz-Macon-Digione, i quali funzionano in corrispondenza con altri biglietti, pure di corsa semplice, istituiti dalle ferrovie francesi in senso inverso. I biglietti stessi sono validi 20 giorni, ed hanno i seguenti prezzi, non compreso il bollo: 1ª classe L. 280.25; 2ª classe L. 198.50.

><

Biglietti di andata e ritorno.

In seguito a domanda della Camera di Commercio di Treviso, l'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per l'istituzione, in via di eaperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Susegana per quella di Mestre.

><

Le tariffe per i trasporti dei fusti da vino.

Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sopra i voti emessi dal Congresso enologico nazionale tenuto di recente a Conegliano presso quella R. Scuola di viticoltura ed enologia, Congresso al quale hanno partecipato quasi tutti i deputati e senatori della regione veneta, oltre ai più importanti viticultori ed enologhi della Nazione. Tali voti sono quelli seguenti:

a) Che la tariffa di trasporto dei fusti nuovi sia eguagliata a quella dei fusti vuoti usati;

b) Che sieno fatte anche per le piccole spedizioni delle agevolezze sulla base di quelle che ora le Società ferroviarie ed il Governo accordano per forti spedizioni;

c) Che siano semplificate le tariffe ferroviarie e marittime, sia agevolata la loro conoscenza ed applicazione e siano migliorati i servizi.

><

Derivazione di acque pubbliche.

Il signor Francesco Albesiano, di Farigliano (Cuneo), ha presentato il progetto e la domanda di ottenere la concessione di derivare 18 moduli d'acqua dal fiume Tanaro, a sponda destra, in territorio di Clavesana, nnde utilizzarli come forza motrice, che verrebbe convertita in energia elettrica da trasportarsi a Farigliano e a Dogliani, mediante un salto utile di m. 8 e quindi con la produzione di 192 cavalli dinamici.

Giusta il progetto compilato dall'ing. Montezemolo, la presa d'acqua verrebbe effettuata mediante una diga instabile, costituita da pietre a secco, da erigersi nella località compresa fra il cascinale Garetti ed il molino territoriale di Clavesana con Farigliano, a seconda delle variazioni dell'alveo del fiume, per effetto della quale chiusa l'acqua entrerebbe in un canale già esistente, destinato all'animazione del molino Gatti, e che sarebbe utilizzato, ma prolungato però di m. 555, di cui m. 336 in galleria scavata nella marna compatta sotto l'altipiano di Naviante. All'estremo del canale trovasi una vasca murata, da cui dipartesi la condotta forzata, costituita da due tubi di lamiera di ferro, od anche in cemento armato, per mezzo della quale viene immessa l'acqua nelle due turbine a reazione, della portata cadauna di moduli 3.30; dopo di che, mediante canale di scarico, l'acqua verrebbe restituita al Tanare.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione della briglia alla tratta del cnnettone a monte del ponticello, al km. 189.241 della linea Eboli-Metaponto, per L. 2000.

Impianto di una condotta d'acqua nella stazione di S. Giovanni a Teduccio, sulla linea Napoli-Eboli, per L. 645.

Impianto di una pompa al pozzo dell'acqua potabile esistente nel piazzale interno della stazione di Stradella, sulla linea Alessandria-Piacenza, per L. 280.

Sistemazione del servizio merci nella stazione d'Isernia, per L. 6955.66.

Trasformazione in porta di una finestra, impianto di un binario di deposito degli assi montati nella stazione di Milano Porta Sempione e nuova sistemazione del macchinario esistente in dipendenza del riordino dell'officina del deposito di quella stazione, per L. 2345.70

Risanamento ed ampliamento del fabbricato viaggiatori della fermata di Fratocchie, al km. 2.044 della linea Ciampino Velletri-Segni, per L. 8400.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori e della latrina isolata nella stazione di Momo, sulla linea Novara-Gozzano, per L. 3070.

Rete Adriatica:

Impianto del binario di V linea e di un binario tronco per il deposito delle vetture nella stazione di Portogruaro, per L. 10,600.

Impianto nella stazione di S. Giorgio di Piano di una stadera a ponte, a rotaia continua e tavolato da m. 5.50, per L. 5200.

Applicazione di suonerie elettriche di controllo al segnale a disco girevole verso Ordona della stazione di Ascoli Satriano, sulla linea Cervaro-Candela, per L. 760.

Impianto di un binario tronco per le merci delle ultime classi nella stazione di Casalbuttano, sulla linea Treviglio Cremona, per L. 29,500.

Soppressione del passaggio a livello al km. 56.226 della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, per L. 180.

Rete Sicula:

Applicazione della condotta del freno Koerting a dieci carri chiusi della serie G-DFCW, portanti i n. 5673, 5678, 5679, 5682, 5689, 5691, 5693, 5696, 5697 e 5709, per L. 900.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Lavori per prevenire possibili infortuni derivanti dalle condutture elettriche nelle officine di Firenze, per L. 1300.

Acquisto ed impianto di un depuratore nel Gazogeno di Verona, per L. 2895.

Impianto di suonerie elettriche e spostamento del disco della stazione di Squinzano, per L. 1300.

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Parma e di Piacenza, per L. 5476.

Impianto nella stazione di Bellisio Solfare d'una stadera a ponte a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, per L. 5800.

Applicazione del movimento elettrico a due carrelli traversatori e allungamento di essi nelle Officine di Firenze, per L. 18500.

Impianto nella stazione di Piadena di un binario per il carico e lo scarico diretto e prolungamento del binario tronco che mette alla piattaforma per il giro delle locomotive, rer L. 20,000, delle quali L. 7800 per i lavori da appaltarsi.

Rete Mediterranea:

Impianto di cancelletti pedonali e sostituzione di cancelli alle attuali sbarre in ferro al passo a livello al km. 0.821 della linea Milano-Vigevano, per L. 700.

Sottomurazione dell'angolo sud-est del padiglione del guardiano e costruzione di un pozzo assorbente nei magazzini Economato nella stazione di Torino Porta Nuova, per L. 910.

Riparazione dei guasti causati dalle pioggie fra i chi-

lometri 243.839 e 248.889 della linea Taranto-Reggio, per L. 19,500.

Riparazione dei danni causati dalle pioggie fra i chilometri 17 e 34 della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, per L. 27,650.

Completamento della scogliera a difesa delle officine di Pietrarsa, presso Napoli, per L. 43,500.

Impianto di scambi e di un tratto di binario presso il magazzino merci a G. V. nella stazione di Roma Termini, per L. 1815, oltre il materiale metallico di armamento.

Impianto di un nuovo binario per ricovero dei treni nella stazione di S. Damiano d'Asti, per L. 25,750, delle quali L. 9700 per i lavori da appaltarsi.

Ricarico della scogliera a difesa della spalla sinistra del ponte N. 3 sulla Scrivia al km. 131.045 della linea Torino-Genova, per L. 2000.

Consolidamento della casa cantoniera delle Rene al chilometro 328.715 fra le stazioni di Collesalvetti e di Pisa, per L. 1500.

Opere di difesa dei frammenti all'imbocco Spezia della galleria di Fornola, per L. 7800.

Lavori provvisori per il ripristino dell'esercizio interrotto in seguito alla rotta dell'argine sinistro del torrente Serravezza, sulla linea Pisa-Genova, per L. 62,000.

Impianto di una comunicazione fra la 2ª e la 3ª linea in stazione di Castagnole delle Lanze, per L. 1700, oltre il materiale metallico di armamento.

Ampliamento del dormitorio del personale viaggiante della stazione di Spezia, per L. 4200.

Rifacimento di metri 2713.75 di binario e di 8 scambi nelle stazioni di Milano Centrale e di Milano Porta Garibaldi, per L. 32150, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE SICULA:

Ripristinamento della sede stradale in seguito allo sprofondamento del suolo avvenuto nella trincea detta dei Cappuccini, al km. 310.244 della linea Bicocca-Siracusa, per L. 1150.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara aperta).

Il 9 marzo corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea avranno luogo le gare nazionali per la provvista di 16 carrozze automotrici elettriche miste di 1ª e 3ª classe, serie MAC e di 5 carrozze automotrici elettriche miste di 3ª classe con bagagliaio e compartimento postale.

(Elaborati di gara).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'esame ed all'approvazione del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate gli elaborati di gara internazionale per la fornitura di 40 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, serie ABFCRES; 100 carrozze di 3ª classe, serie CFCRES; e 25 bagagliai con compartimento postale, serie DUFCES, intercomunicanti, di tipo economico.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Disezione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Costruzione di una cisterna nella stazione di Monopoli, sulla linea Foggia-Lecce. Delle 15 Ditte ammesse alla gara 5 soltanto hanno presentato offerta di ribasso variabile dal 5.10 al 16.99 0[0, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giacinto Querci, di Napoli, quale migliore offerente.

Sistemazione del ponticello al km. 96.044 della linea Bari-Taranto, per l'importo di L. 20,000 circa. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 4 soltanto hanno presentata offerta di ribasso variabile dall'11.85 al 20 0[0 e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Nicola Resta, quale migliore offerente.

(Gare aperte)

La Società esercente la Rete Adriatica bandirà le gare internazionali per la fornitura di 16 locomotive con tender, e le gare nazionali per la fornitura di 49 locomotive con tender.

><

Sentenze di Cassazione, d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Torino, con sua recente sentenza, ha stabilito quanto appresso in materia di *acque pubbliche*:

« Dalla dottrina e dalla costante giurisprudenza è universalmente riconosciuto che il dominio sui fiumi e torrenti si può dividere in due parti, che si potrebbero chiamare l'una di pubblico e l'altra di privato interesse. Nella prima si comprende l'alta sorveglianza sull'andamento del corso d'acqua perchè non straripi od allaghi, perchè l'alveo non sia mutato, perchè la navigazione non sia impedita, od altrimenti si ponga ostacolo a quello che è d'uso comune e di pubblico interesse; nell'altra invece va compresa l'acqua che può essere ceduta per usi privati. Allo Stato, per l'ufficio suo direttivo, è devoluto il diritto di regalìa per il dominio della prima parte; ma nulla impedisce che siano rimasti in vigore i diritti patrimoniali già acquisiti dai privati sulla seconda, in quanto al diritto spettante allo Stato non contraddicano.

« Un diritto di proprietà sulle acque scorrenti o sorgenti in un dato territorio, acquisito con regolare atto di compra, non può dirsi venuto meno per effetto di quelle leggi che, abolendo i privilegi feudali e rivendicando al Demanio pubblico ciò che unicamente aveva rapporto coi diritti di regalìa e di alta sovranità, non possono avere offeso i diritti patrimoniali sorti in seguito alla concessione del feudo.

« Il diritto di proprietà sulle acque può determinarsi anche dal possesso ultra-trentennale delle acque stesse, essendo ciò ammesso dalla vigente legge sulle derivazioni di acque.

« Stabilito pertanto tale diritto e col titolo e col possesso ultra-trentennale *animo domini*, in quanto l'acqua sia stata senza molestie derivata per mezzo di una diga atta a provare la materiale detenzione dell'acqua stessa, è dovuto, per l'art. 46 della legge sulle espropriazioni, un indennizzo da chi leda permanentemente quel diritto (nella specie turbata derivazione d'acqua per effetto della costruzione di una galleria ferroviaria) ».

><

Il traffico degli scali di Venezia durante il 1902.

(Continuazione e fine).

È dimostrato che Venezia per la sua vicinanza alla Lombardia colla quale è collegata da strade esclusivamente piane e per la sua posizione favorevole rispetto ai valichi alpini potrebbe aspirare ad un traffico molto più importante; e che dalla sua maggiore attività avrebbero beneficio non solo il Veneto e la Lombardia, ma tutta la regione Adriatica, in forza della maggiore frequenza delle comunicazioni.

Sono di ostacolo ad un miglioramento — come è ben noto — il trattamento differenziale usato dalle ferrovie austriache verso il nostro porto per favorire Trieste, e l'ingiustificata credenza che Venezia possa far concorrenza a Genova, per cui viene impossibilitata ogni riduzione nelle tariffe di trasporto verso la Lombardia e verso il Gottardo.

Un altro e maggior ostacolo consiste nell'insufficienza e nell'attuale organizzazione dei servizi marittimi.

L'influenza di questi è ben dimostrata dall'importante movimento che è derivato dall'istituzione della linea diretta Braila-Venezia che ha portato nel 1900 tonnellate 75,852 e nel 1901 tonn. 81,422; e da quella Fiume-Venezia che ha sbarcato nel 1900 tonn. 20,704, nel 1901 tonn. 27.524, nel 1902 tonn. 20,115.

I cereali della costa russa del Mar Nero, i bozzoli da seta di Batum, Salonicco, Volo, le frutta secche di Smirne, Calamata, Candia, i semi oleosi, l'oppio, le gomme e molti altri prodotti dell'Oriente non passano da Venezia perchè mancano comunicazioni dirette, ed ogni sforzo per guadagnare nuovi traffici si arresta davanti a questo ostacolo.

L'esportazione in transito a sua volta, colla brusca diminuzione di 4433 tonn. nel 1899 a 694 tonn. nel 1902 ci mostra l'effetto del cessare del servizio della Compagnia Peninsulare ed Orientale e ci ammonisce altresì del fatto che se una Societa estera qualche risultato otteneva, di più potrebbero fare i servizi esistenti, quando la loro organizzazione fosse soltanto ispirata agli interessi adriatici.

Durante il 1902 le Rappresentanze del Veneto hanno studiato e proposto al R. Governo un servizio fra Venezia e le Indie razionalmente organizzato anche nella parte commerciale e collegato ai mezzi terrestri. Per la prima volta una Società di navigazione veneta propone di esercitare una linea regolare ed è questo di buon augurio per l'avvenire.

E' noto che le nuove strade ferrate dei Tauri, Karawanchen, Wocheiner, Pyhrn che l'Austria sta costruendo, mirano a togliere non soltanto a Venezia ma anche a Genova il traffico colla Germania.

Nel 1902 l'Austria ha creato nuove linee di navigazione da Trieste a Shangai e da Trieste all'Africa Centrale. Sulla linea da Trieste all'America del Nord il servizio che era prima fatto da 5 piroscafi, ora è fatto da 20.

Infine l'Austria sta preparando con speciali disposizioni legislative, un nuovo servizio per emigranti da Trieste e Fiume per l'America (emigranti che ora in buona parte s'imbarcano a Genova) e studia altresì di rinnovare la legge sui premi alla marina libera, affinchè questa ne riceva nuovo impulso.

Di più in più si rende necessario che in Italia si pensi ai casi proprii col dotare il porto di Venezia di mezzi adeguati al traffico crescente:

Coll'estendere i servizi marittimi nell'Adriatico, curando che siano intimamente collegati ai grandi interessi della produzione e dei commerci italiani;

Coll'accordare a Venezia una zona maggiore di influenza ferroviaria.

Questa è la sola via che possa condurre il porto di Venezia ad un grado d'incremento corrispondente alla sua importanza per posizione geografica e per tradizione.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per la quale, a datare dal 1° febbraio 1903 e fino al 30 giugno 1905, si rinnova la concessione accordata alla Ditta Magnetti e C. per trasporto di calce e laterizi in partenza da Cisano Bergamasco per destinazioni diverse, ferme restando le stesse condizioni, salvo facoltà di disdetta:

2) Proposta della Mediterranea di prorogare per un anno, ferme le relative quantità minime e le scadenze delle tre seguenti concessioni già accordate alla *Società Ligure-Lombarda per la raffineria degli zuccheri*, per trasporti di zucchero raffinato: *a*) per trasporti da Sampierdarena a Livorno; *b*) per trasporti da Sampierdarena a Roma; *c*) per trasporti da Sampierdarena a località Mediterranee ed Adriatiche;

3) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Fratelli Giovannini di effettuare i suoi trasporti di granone da Ancona ad Ortona a Mare coll'abbuono del 12 0[0 alla tonnellata sui prezzi normali, oltre il diritto fisso normale e la sovratassa dell'allegato 8 alle tariffe. La concessione decorre dal 15 gennaio al 14 luglio 1903, con impegno minimo di 1000 tonnellate;

4) Proposta della Sicula di rinnovare alle stesse condizioni per un altro anno la concessione accordata al sig. Luigi Fumia-Perino pel trasporto di 400 tonnellate di nocciole secche in sacchi;

5) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Chierichetti e Toriani per trasporti di oleina in partenza da Rifredi ed in destinazione di Napoli, Torre Annunziata, Castellamare di Stabia e San Giuseppe d'Ottaiano è rinnovata alle stesse condizioni fino al 30 giugno 1905, salvo facoltà di disdetta;

6) Proposta di rinnovare fino al 30 giugno 1904, elevando però il quantitativo da 50 a 70 tonn., della concessione accordata alla Ditta Lepetit-Dollfus e Gansser per trasporti di estratto di legno di castagno a vagone completo da Garessio e Sampierdarena a Livorno, Pescia, Pisa, ecc.;

7) Proposta dell'Adriatica di rinnovare alle medesime condizioni, per un triennio, a decorrere dal 1° luglio 1902, con la consueta facoltà di disdetta, la concessione accordata alla Società Cementi e Calci di Bergamo per trasporto di cemento e calce da Palazzolo a Milano;

8) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Angelo Sala per trasporti di cotone greggio da Santa Limbania a Bergamo, Ponte San Pietro, Seriate, ecc., è prorogata fino a tutto il 20 febbraio 1904;

9) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1903 la concessione accordata alla Ditta Franchi-Griffen per trasporti di cilindri da laminatoi in partenza da Brescia, ferme restando le stesse condizioni;

10) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Società prodotti chimici di Roma per trasporti di fosfati d'ossa da Roma a Rifredi è modificata come segue: *a*) per il trasporto minimo di 500 tonnellate riduzione eguale alla metà della differenza di prezzo fra le serie *E* e le serie *F* della tariffa 123; *b*) se sarà raggiunto il quantitativo minimo di 1000 tonnellate, riduzione come alla precedente concessione uguale all'intera differenza fra le serie suindicate della sovracitata tariffa;

11) Proposta dell'Adriatica di far decorrere dal 1° agosto 1903 e terminare al 31 luglio 1904 della concessione accordata alla Ditta Schencher di Fiume per tra-

sporto di almeno 1000 tonn. di fagiuoli secchi da Venezia a Chiasso.

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per l'attuazione, in via di esperimento, di una tariffa locale interna n. 208, piccola velocità, per la propria rete, avente lo scopo di paralizzare, per quanto possibile, la concorrenza che viene fatta alla ferrovia dai concorrenti mezzi di trasporto sulle linee da Valsavoia a Caltagirone e da Siracusa a Licata, sulle quali, quantunque già da parecchio tempo aperte all'esercizio, il traffico non ha preso quello sviluppo che si riprometteva.

Ci risulta che nella nuova tariffa le merci furono raggruppate in tre serie, comprendenti nella prima tutte quelle che nella nomenclatura delle merci a piccola velocità sono classificate in prima ed in seconda classe; nella seconda quelle della terza e quarta classe; e nella terza tutte le merci della quinta classe, anche voluminose.

I prezzi poi della tariffa medesima sono stati stabiliti stazione per stazione e formati sulla media dei prezzi normali delle singole merci, ridotta del 20, del 30 e perfino del 50 0[0 sui prezzi normali.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di novembre dell'esercizio finanziario 1902-903 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Treviso e Vicenza-Thiene-Schio.	631,291	590,507	+ 40,784
Sarde Comp. Reale .	851,374	810,222	+ 41,152
Secondarie Sarde . .	363,304	352,541	+ 10,763
Milano-Saronno-Erba.	1,868,708	1,866,466	+ 2,242
Novara-Seregno . .	361,555	343,638	+ 17,917
Conegliano-Vittorio .	61,120	54,571	+ 6,549
Parma-Suzzara . .	102,809	111,759	— 8,950
Schio-Arsiero . . .	80,384	78,771	+ 1,613
Udine Cividale-Confine	267,801	247,861	+ 19,940
Camposampiero-Montebelluna. . . .	93,608	95,143	— 1,535
Bologna - Massalomb.	189,372	201,409	— 12,037
Arezzo-Stia	91,956	84,228	+ 7,728
Torino-Ciriè-Lanzo .	363,683	340,866	+ 22,817
Torino-Rivoli . . .	79,237	73,524	+ 5,713
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	258,833	235,000	+ 23,833
Palermo-Mars.-Trap.	720,048	734,229	— 14,181
Sassuolo-Mod.-Finale	161,367	156,764	+ 4,603
Santhià-Biella . . .	372,592	336,266	+ 36,326
Ferr. di Reggio Em. .	156,617	176,838	— 20,221
Roma-Albano-Nettuno	334,401	312,150	+ 22,251
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	9,328	10,052	— 724
Bergamo-Ponte Selva	255,296	245,103	+ 10,193
Sassi-Superga . . .	42,723	11,535	+ 31,188
Fossano-Mondovì . .	22,517	19,781	+ 2,736
Menaggio - Porlezza .	54,784	51,641	+ 3,143
Napoli-Nola-Baiano .	201,830	203,675	— 1,845
Poggibonsi-Colle . .	35,566	31,167	+ 4,399
Arezzo-Fossato. . .	189,606	176,414	+ 13,192
Basaluzzo-Frugarolo .	5,046	5,372	— 326
Palermo-Corleone. .	133,886	146,372	— 12,486
Monteponi-P. Vesme .	4,364	4,157	+ 207
Gozzano-Alzo . . .	16,038	15,314	+ 724
Ferrara-Suzzara . .	207,070	217,117	— 10,047
Modena-Vignola . .	45,782	42,634	+ 3,148
Napoli-Pozzuoli-Cuma	174,179	177,403	— 3,224
Verona-Caprino . .	76,650	70,346	+ 6,304
Napoli-Ottaiano . .	116,014	108,437	+ 7,577
Cerignola Staz.-Città.	34,897	34,245	+ 652
Economiche Biellesi.	129,683	90,618	+ 39,065
Sant'Ellero-Vallombr.	23.300	23,916	— 616
Roma-Viterbo . . .	348,100	303,800	+ 44,300
Varese-Porto Ceresio .	55,790	47,450	+ 8,340
Circumetnea . . .	220,628	217,929	+ 2,699
Tortona-Castelnuovo .	11.764	11,953	— 189
Rezzato-Vobarno . .	61,300	62,014	— 714
Iglesias-Monteponi .	1,516	1,952	— 436
Bari-Putignano . .	56,320	56,165	+ 155
Mandela-Subiaco . .	17,233	20,015	— 2,782
Sondrio-Tirano . .	71,019	»	+ 71,019
Totale generale L.	10,032,289	9,609,330	+422,959

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Voghera. — Nell'adunanza del Comitato per la ferrovia Genova-Voghera-Pavia-Milano si è deliberato di fare istanza presso il Presidente della Deputazione provinciale, perchè voglia convocare in Pavia i membri del Consiglio provinciale, della Camera di Commercio, ecc., allo scopo di promuovere un'agitazione per facilitare l'intento.

Per una ferrovia nell'Alto Polesine. — A Ficarolo si è tenuto il comizio per caldeggiare l'idea della ferrovia Alto Polesine. L'assemblea, fatta adesione al movimento di Massa Superiore, ha fatto voti perchè l'on. Deputazione provinciale di Rovigo presenti al Consiglio un progetto tecnico finanziario relativo a tale costruzione entro il termine stabilito e perchè i Deputati al Parlamento del Polesine e delle provincie limitrofe, i Consiglieri provinciali, i Sindaci di tutti i Comuni abbiano a prendere il maggiore interessamento per l'attuazione di un'opera di tanta utilità.

Ferrovie economiche nell'Astigiano e Monferrato. — Il Comitato generale per la costruzione di 90 chilometri di ferrovie economiche a scartamento ordinario nella regione nord-ovest dell'Astigiano e del Monferrato, è convocato per il giorno di domenica, 8 marzo, alle ore 13.30, in una sala del Consiglio provinciale di Torino.

Hanno aderito e promesso il loro intervento le Autorità politiche ed amministrative delle provincie interessate di Torino ed Alessandria.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1º gennaio al 20 febbraio 1903.* — Nella decade 11-20 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,348,235.20, con un aumento di lire 222,032.53 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1º gennaio al 20 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 15,916,041.05, e presenta un aumento di L. 548,052 36 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie nel Veneto. — La Società Anonima Inglese « The Provincie of Vicenza Steam Tramway Company Limited », concessionaria della linea Vicenza-Valdagno, con diramazione San Vitale-Arzignano, è stata con R. Decreto autorizzata ad esercitare a trazione a vapore il tronco di ferrovia Arzignano-Chiampo.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee francesi di accesso al Sempione. — Il Governo cantonale ginevrino ha offerto una sovvenzione di 20 milioni di franchi per la costruzione della linea Lons-le Saulnier, ma il Governo federale svizzero gli ha fatto osservare che, avendo intavolato trattative con la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée per la costruzione della Frasne-Vallorbe, doveva, prima di prendere in considerazione l'offerta del Governo ginevrino, attendere i risultati delle trattative per la costruzione di quest'ultima linea.

Ferrovie dell'Argentina. — Il 14 febbraio scorso si è costituita una Società denominata *Compagnia Belga-Argentina di ferrovie* con sede ad Anversa. Essa ha per scopo di ottenere le concessioni ferroviarie, vie di comunicazioni, domini forestali e minerari nel Sud-America. Il capitale è di 2,500,000 franchi, rappresentati da 5000 azioni di 500 franchi ciascuna.

Ferrovie Lussemburghesi. — Il Reichstag ha ratificato la convenzione a termini della quale l'Amministrazione imperiale delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena si è resa locataria delle linee della Compagnia ferroviaria lussemburghese Wilhelm come pure delle linee di raccordo delle vallate di Duedelingue e di Ruemelingue.

Come prezzo di locazione saranno pagati 3,866,400 fr. all'anno. Una clausola speciale esige una neutralità completa. E' vietato, anche in tempo di pace, di trasportare truppe ovvero materiale da guerra sulle ferrovie lussemburghesi.

Ferrovia Russa in Manciuria. — Le ultime rotaie della linea della Manciuria furono posate. Il primo treno espresso tra Port Arthur e il lago Baikal è partito venerdì. I treni circoleranno liberamente per il pubblico a cominciare dal 14 giugno.

Ferrovia dell'Uganda. — La relazione della ferrovia dell'Ugande relativa ai progressi della linea Mombasa-Victoria concerne i lavori effettuati fino al 31 marzo 1902. Durante gli undici mesi di lavoro, fra i quali il cattivo tempo prevalse per cinque mesi, si fecero oltre 1,679,528 metri cubi di massicciata, ciò che permise alla linea di essere portata innanzi di circa 90 miglia. Il 20 dicembre 1901 la prima locomotiva percorse il tragitto del mare fino al lago.

Fino al 450° miglio la linea è stata completamente equipaggiata col suo materiale fisso, comprese le stazioni. Essa sarà completata fino al lago nel 1903. I lavori di sterro furono compiuti per la massima parte da operai indigeni.

Alla fine di marzo 1902 si erano spese 4,950,000 sterline, somma che sarà portata nell'anno in corso a 5,287,337 sterline.

Attualmente sono aperti all'esercizio 584 miglia, ma non si hanno ancora indicazioni sui risultati ottenuti.

Notizie Diverse

La velocità massima dei treni ferroviari. — L'ingegnere Alessandro Ferretti ha tenuto nei giorni scorsi una conferenza alla Sede della Società degli ingegneri italiani a Roma sulla velocità dei treni.

Finchè le vetture per correre sul binario delle ferrovie avranno bisogno delle ruote, il limite massimo della velocità sarà rappresentato dalla resistenza del materiale alla forza centrifuga che si sviluppa nella rotazione delle ruote. E' un limite *positivo* che si potrà soltanto aumentare con una buona costruzione ed un materiale adatto.

Nello stato attuale della meccanica, il limite di sicurezza è raggiunto con una velocità periferica di 60 metri al secondo. Il che dimostra che più in là di 200 chilometri all'ora non si può andare.

Ma per raggiungere una tale velocità nella ferrovia, occorre la forza necessaria, e questa forza si può essa ottenere colle ordinarie locomotive e colla trazione elettrica?

L'ingegnere Ferretti ha dimostrato nella sua conferenza che coi mezzi attuali la massima velocità di 200 chilometri, teoricamente raggiungibile, non si può ottenere in pratica nè colle locomotive, nè colle vetture antomotrici elettriche.

Le velocità massime raggiunte in America colle locomotive toccano appena i 100 chilometri all'ora, e se i cento chilometri si sono superati nelle recenti esperienze di trazione elettrica fatte dalla Casa Siemens di Berlino, la pratica ha risposto che queste sono le colonne d'Ercole insuperabili coi mezzi attualmente impiegati.

L'ing. Ferretti ha esposto un sistema nuovo, da lui chiamato *elettro-telodinamico*, per conquistare in pratica la velocità *teoricamente possibile* di 200 chilometri all'ora.

Il concetto del Ferretti è di applicare il sistema delle ferrovie sospese, colla trazione funicolare a motore fisso. Ma la trazione funicolare, oppongono i tecnici, non è possibile che per le piccole distanze, perchè il cumulo delle resistenze, oltre un dato limite, ne distrugge ogni potenzialità. E questo è vero: ma a tale inconveniente l'ingegnere Ferretti crede aver rimediato completamente, ed in ciò appunto consisterebbe l'originalità della nuova applicazione.

L'ing. Ferretti propone di sostenere la trasmissione telodinamica, di circa cento in cento metri, sopra altrettante carrucole automotrici, comandate da un motore elettrico. Vi saranno quindi lungo tutta la linea dieci motori ogni chilometro, di tre o quattro cavalli di forza ciascuno, che comunicheranno il movimento alla fune di trasmissione senza fine, la quale servirà da intermediario e da accumulatore della forza motrice.

Il progetto è stato in massima approvato dal Collegio degl'Ingegneri di Roma, ed ora si sta studiando una prima applicazione fra Roma ed Albano, lungo un tracciato tutto in linea retta di 22 chilometri, per realizzare lo splendido sogno di Gabriele D'Annunzio di recarsi da Roma in dieci minuti ad assistere alle rappresentazioni del nuovo teatro tragico nazionale.

Per un nuovo opificio industriale ad Ascoli Piceno. — Molti soci della Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno chiesero ed ottennero un'assemblea straordinaria per risolvere la questione dell'impianto d'un grande opificio e del relativo premio. I signori cav. Vincenzo Carfratelli Seghetti, marchese Giuseppe Guidi, cav. Antonio Mazzoni, Carlo Alessandrini, Francesco Morelli, Ugo Capponi, avv. Tozzi Condivi Tancredi, Anastasi Anacleto e Ceci Vincenzo, alcuni dei promotori della sottoscrizione, presentarono il seguente ordine del giorno, che è stato approvato all'unanimità: « L'Assemblea delibera di chiudere il concorso già bandito per un premio di L. 120,000, e di aprirne un altro, da scadere fra quattro mesi, con un premio di L. 200,000 da erogarsi a favore di quella Ditta che impianterà in Ascoli Piceno un opificio industriale, nel quale dovranno essere impiegati giornalmente almeno trecento operai, di cui 150 uomini, e di lasciar libera l'Amministrazione di stabilire le altre modalità.

L'industria a Brescia. — La *Provincia di Brescia* constata il rapido ed importante progresso di Brescia nel campo dell'industria. Sorgerà fra non molto in Borgo San Giovanni un grandioso stabilimento per la fabbricazione della soda elettrolitica, il quale occuperà nientemeno che un'area di 60,000 mq.

Un altro stabilimento pure importante, e nel quale verranno impiegati numerosi operai, sta per sorgere per cura dell'industriale signor Giulio Togni tra la ferrovia per Iseo e la via Rose in prossimità del tram per Orzinuovi, stabilimento destinato alla costruzione di tubazioni in lamiera d'acciaio di qualunque diametro. Occuperà una superficie di circa settemila metri quadrati e sarà fornito delle più potenti e perfezionate macchine.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Sicula. — Colla Ditta Antonino Merenda, del fu Pietro, per l'esecuzione dei lavori di difesa a mare sulla spiaggia di Contesse, fra i chilometri 341.141 e 331.942 da Palermo, per l'importo di L. 103,000;

Colla Ditta Vincenzo Rosa, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della frana al km. 104.600-121.166 della linea Messina-Patti-Cerda, per l'importo di L. 4500;

Col signor avv. Francesco Greco-Scudero, per autorizzarlo a costruire un ponte-canale per il passaggio di acqua di irrigazione sopra la ferrovia, al km. 259.814 da Palermo della linea Messina Siracusa;

Colla Ditta Sisto Michele, per l'esecuzione delle opere necessarie onde condurre il corso delle acque del Platani nel suo primitivo letto, e per la riparazione dei danni prodotti all'argine ferroviario dalle piene del fiume stesso fra i km. 110.465 e 110.886 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 10,000;

Colla Ditta F. Ringhoffer, per la fornitura di n. 70 carri, dei quali n. 30 chiusi senza freno e con la condotta per il freno Westinghouse, n. 20 scoperti a sponde alte con freno ordinario e n. 20 scoperti a sponde alte senza freno, per l'importo complessivo di L. 292,950;

Con le Officine Meccaniche, di Milano, per la fornitura di n. 8 locomotive a quattro sale accoppiate, e di n. 8 tenders a tre sale accoppiate, per l'importo complessivo di L. 583,040.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione Genio Militare di Genova (14 marzo, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori di sistemazione di locali dell'ex ospedale civico e dell'ex-convento delle Agostiniane in Pieve di Teco, per lire 8000. Cauz. L. 800. Consegna lavori 60 giorni. Docum. 12 marzo. Dep. spese L. 240.

Ufficio Genio Militare di Sassari (14 marzo, ore 12, unico def.). — Appalto dei miglioramenti della caserma Castello, per L 11,000. Deposito provvisorio L. 1100. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti 10 marzo.

Municipio di S. Stefano Belbo — Cuneo (14 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia in ferro, per L. 14,082.37. Depos. provv. L. 1400. Depos. spese L. 500. Fatali 29 marzo, ore 12.

Prefettura di Modena (14 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale al froldo Possidonio, a sinistra del fiume Secchia, Comune di Concordia, Villa San Giovanni Battista, per complessive L. 13,032. Docum. 8 marzo, ore 11. Deposito provv. L. 700. Ultimaz. lavori 50 giorni.

— (14 marzo, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori di riparazione dei guasti arrecati dalle piene dei giorni 11 e 12 ottobre 1902 alla difesa frontale dell'argine sinistro del fiume Secchia, al froldo Capitolo, in Comune di Modena, frazione di Villanova di là, per la estensione di m. 234, e per la presunta complessiva somma di L. 14,256. Docum. 8 marzo, ore 11. Dep. provv. L 800. Ultimazioni lavori 60 giorni.

Municipio di Palermo (16 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione e fognatura di via Pindemonte e fognatura della parte di via Cipressi, per L. 48,000. Deposito L. 2500 e 900 per le spese. Cauzione L. 4870. Ultimaz. lavori 4 mesi. Documenti 31 marzo, ore 11.

Municipio di Lanzo Torinese — Torino (16 marzo, ore 9, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero, provvisoriamente agg. per L. 24,193.75.

Municipio di Cuorgnè — Torino (16 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale del Cantone Giandrone, di m. 1731, per L. 8931. Dep. provv. L. 1000 e L. 400 per spese.

Amministrazione Provinciale di Potenza (16 marzo, ore 11). — Appalto della fornitura di brecciame ed altre opere di manutenzione sul secondo tronco della strada provinciale Pencerto-Lucana, di m. 23,779.50, dal ponte Brodano al confine della provincia verso Gravina, per un quinquennio, dal 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1907, per complessive L. 53,000, di cui L. 49,000 a base d'asta. Dep. provv. L. 25,000. Fatali dopo 10 giorni.

Ospedale di S. Giuliano — Novara (16 marzo, ore 16). — Appalto del completamento della nuova sede dell'Ospedale, per lire 200,000, comprendente il fabbricato per i servizi generali per gli uffici amministrativi, per quattro padiglioni a ricovero degli infermi, nonchè le opere eventuali annesse. Dep. provv. L. 2000. Fatali 24 marzo, ore 11. Incanto definitivo 30 marzo, ore 15. Deposito spese L. 6000.

Deputazione Provinciale di Cagliari (17 marzo, ore 10). — Appalto delle provviste e dei lavori necessari per l'apertura e costruzione del primo tronco della strada Baressa Mogoro, compreso tra quest'ultimo Comune e la provinciale San Gavino-Ales, per lire 50,585.33. Dep. provv. L. 3800.

— (17 marzo, ore 12). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per l'apertura e costruzione del secondo tronco della strada Baressa Mogoro, compreso tra la provinciale San Gavino-Ales e Baressa, per L. 41,211.42. Dep. provv. L. 3000.

Direzione Genio Militare di Venezia (18 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento della caserma di San Giorgio Maggiore, per L. 19,170.20. Dep. provv. L. 2000 e L. 400 per spese. Ultimaz. lavori 200 giorni.

Municipio di Firenze (20 marzo, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del piano stradale in via S. Leonardo, per L. 18,192.19. Consegna lavori 60 giorni. Documenti 20 marzo, ore 12. Dep. provv. L. 500. Fatali 10 aprile, ore 11.

Municipio di Milano (Riparto X) (23 marzo, ore 13). — Appalto delle forniture di sabbia e di ghiaia nei magazzini comunali o nelle località del territorio comunale che verranno indicate di volta in volta, e cioè: 1° lotto, Riparto 1°, sabbia mc. 4000 a lire 4.30, ghiaia mc. 10,000 a L. 2 80, per L. 40,000. Deposito provvisorio L. 4000. 2° lotto, Riparto 2°, sabbia mc. 4000 a L. 4.20, ghiaia mc. 15,000 a L 2.60. Deposito provvisorio L. 5000. 3° lotto, Riparto 3°, sabbia mc. 4000 a L. 4.20, ghiaia mc. 13,000 a L. 2 40. Deposito provvisorio L. 4800. 4° lotto, Riparto 4°, sabbia mc. 4000 a L. 4.20, ghiaia mc. 12,000 a L. 2.60. Deposito provv. L. 4500.

R. Prefettura di Treviso (24 marzo, ore 10). — Appalto del lavori di quinquennale manutenzione delle sponde e della via Alzaia del fiume Sile ed escavo di dossi subacquei da Treviso e San Michele del Quarto dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1908, per complessive L. 20,900. Consegna lavori 30 giugno. Deposito provvisorio L. 5000. Documenti 16 marzo. Deposito spese L. 6000.

Municipio di Torino (24 marzo, ore 14, definitivo). — Appalto della manutenzione e sistemazione delle strade di pianura a carico del Municipio e della somministrazione dei cavalli per il servizio di inaffiamento del suolo pubblico ed altri servizi di nolo per annue L. 25,655. Cauzione L. 10,000. Deposito spese L. 4500.

Opera Pia Sant'Elena di Villafranca d'Asti (Alessandria) (26 marzo, ore 10, secondo incanto). — Appalto delle opere occorrenti alla riduzione di un fabbricato rustico in Villafranca d'Asti. per L. 12,353 22. Deposito provvisorio L. 600. Cauzione L. 1200. Ultimazione lavori 5 mesi.

R. Prefettura di Cosenza (28 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti pel completamento e consolidamento del tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 28, compreso fra gli abitati di Papasidero e S. Domenica Talao, di m. 12,665, in provincia di Cosenza, per complessive L. 127,759.90. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 20 marzo. Deposito provvisorio L. 600.

R. Prefettura di Cosenza (30 marzo, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al completamento del terzo tronco da Sella Pantanolungo a Sella Sportari, della strada provinciale di 2ª serie, n. 9, dalla nazionale Silana, n. 61, per Longobucco a Rossano, in provincia di Cosenza, per complessive lire 152,273.37. Consegna lavori 3 anni. Documenti 20 marzo. Deposito provvisorio L. 6000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (19 marzo, ore 9.30). — Appalto della fornitura di kg. 1000 di rame in bande a L. 2.50, L. 2500; kg. 130 di pakfond in lamiera a L. 4, lire 520; totale L. 3020. Cauzione L. 302. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (20 marzo, ore 9.30). — Appalto della fornitura di kg. 3000 di piombo in lamiera a L. 0.40, L. 1200. Cauz. L. 120. Consegna lavori 30 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (21 marzo, ore 9.30). — Appalto della fornitura di kg. 450 di acciaio al nichelio in bandelle a L. 4.50, L. 2025; kg. 950 di acciaio al nikelio in filo grosso a L. 4.50, L. 4275; totale L. 6300. Cauzione L. 630. Consegna 50 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (23 marzo, ore 9.30). — Appalto della fornitura di kg. 500 di ottone in filo grosso a L. 1.80, L. 900; 2° kg. 225 di ottone in filo sottile a L. 225 a lire 1.90, L. 427.50; kg. 3000 di ottone in verghe a L. 1.70, L. 5100; totale L. 6427.50. Cauzione L. 643. Consegna giorni 50.

Direzione Generale R. Arsenale dei Dipartimenti Marittimi di Napoli, Spezia e Venezia (24 maggio, ore 12). — Appalto dell'impresa di masellare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in lamiere ed in verghe di ferro omogeneo per complessive L. 36,000, provv. agg. col ribasso del 15.60 0[0, e cioè per L. 30,384. Documenti 16 marzo. Deposito provvisorio L. 3600. Cauzione L. 1000.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli, Spezia, Venezia e Taranto (26 marzo, ore 13, miglioramento di ventesimo). — Appalto della fornitura di oggetti di bronzo e di ottone lavorati occorrenti alla regia nave B. Brin, per complessive L. 50,000, provv. agg. col ribasso del 7.10 0[0 e cioè per L. 46,450. Documenti 16 marzo. Cauzione L. 5000. Deposito spese L. 1300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

31 marzo. — **Strada Ferrata Torino-Ciriè-Lanzo.** — Assemblea generale ordinaria nella Sede sociale in Torino alle ore 14. Relazioni, bilancio e nomine.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Febbraio 28	Marzo 7
Azioni Ferrovie Biella		L. 560	560
» » Mediterranee		» 461	465
» » Meridionali		» 689	693.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)		L. 435	438
» » » (2ª »)		» 408	408
» » Secondarie Sarde		» 243.50	247
» » Sicule		» 675	675
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D*	» 348.50	349
» »	Cuneo 3 0[0	» 368	368
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %		» 100.50	100.50
» »	Mediterranee 4 0[0	» 504	504.25
» »	Meridionali	» 347	348.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» »	» 2ª emiss. »	316	316
» »	Sarde, serie *A*	» 352	352
» »	» serie *B*	» 352	352
» »	» 1879	» 352	352
» »	Savona	» 365	365
» »	Secondarie Sarde	» 507	506.75
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 512	512
» »	Tirreno	» 510	510
» »	Vittorio Emanuele	» 374	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1903. — 23ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1028**	+ **37**
Media	**4760**	**4760**	»	**1057**	**1013**	+ **44**
Viaggiatori	1,391,430.32	1,383,137.03	+ 8,293.29	49,272.02	48,978.35	+ 293.67
Bagagli e cani	79,331.06	76,390.45	+ 2,940.61	1,199.91	1,155.43	+ 44.48
Merci a G. V. e P. V. acc.	373,446.96	349,313.78	+ 24,133.18	12,944.10	12,107.62	+ 836.48
Merci a P. V.	2,274,345.61	2,126,369.45	+ 147,976.16	64,794.17	60,578.46	+ 4,215.71
TOTALE	4,118,553.95	3,935,210.71	+ 183,343.24	128,210.20	122,819.86	+ 5,390.34
Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 20 Febbraio 1903.*						
Viaggiatori	37,238,774.27	34,945,243.66	+ 2,293,530.61	1,727,458.89	1,591,391.83	+ 136,067.06
Bagagli e cani	1,815,443.37	1,718,649.03	+ 96,794.34	47,713.15	44,298.18	+ 3,414.97
Merci a G. V. e P. V. acc.	9,290,162.16	9,119,747.11	+ 170,415.05	328,042.46	319,882.77	+ 8,159.69
Merci a P. V.	48,033,897.88	47,376,664.36	+ 657,233.52	1,780,223.58	1,751,251.74	+ 28,971.84
TOTALE	96,378,277.68	93,160,304.16	+ 3,217,973.52	3,883,438.08	3,706,824.52	+ 176,613.56
Prodotto per chilometro.						
della decade	865.24	826.72	+ 38.52	120.39	119.47	+ 0.92
riassuntivo	20,247.54	19,571.49	+ 676.05	3,674.02	3,659.25	+ 14.77

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA
ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-410	mm. 485	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830		20	232	362	12	32	16	24		36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4		262	164			59	830	130	24	29		46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60		318	202		4	70	178				282	30	580		8	20	
3° trimestre	1515	478	414	28	138	61		74	20		20	4	24			8	204			12		30	

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 58 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranso* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 14 Marzo 1903. NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

MOMENTO ATTUALE DEL PROBLEMA FERROVIARIO

Con questo titolo l'on. Brunicardi ha pubblicato nella *Rivista sociale* del 15 dello scorso febbraio un suo scritto, nel quale, dopo aver esposto lo stato attuale del problema ferroviario, viene a discutere delle decisioni che potrà prendere il Governo allo scadere delle attuali convenzioni.

Egli comincia col dire che nel marzo del 1901, venuto al potere il nuovo Ministero Zanardelli, pubblicò nella stessa *Rivista Sociale* altro scritto per incitare il nuovo Ministero a mettere, come uno dei principali cômpiti del suo programma, la risoluzione definitiva del problema ferroviario. Allora l'on. Brunicardi propendeva per l'esercizio ferroviario fatto da Società private, e credeva che i precedenti del Presidente del Consiglio lo obbligassero ad avviarsi per quella via; ma fin d'allora il Brunicardi dichiarava che, nel caso che le circostanze obbligassero come « pis aller » a ricorrere all'esercizio di Stato, egli non se ne sarebbe punto spaventato.

Oggi, dopo due anni, l'on. Brunicardi dichiara di conservare sempre la sua personale preferenza per l'esercizio fatto da Società private concessionarie, ma trova che bisogna adattarsi alla corrente dell'opinione pubblica, che vuole l'esercizio di Stato. Dal 1885 i fautori dell'esercizio di Stato si sono fatti più numerosi e sono audaci e clamorosi, mentre sono timidi ed incerti i fautori dell'esercizio privato.

La corrente dell'opinione pubblica spinge a fare un esperimento d'esercizio di Stato, e forse questo esperimento sarà vano, forse avverrà all'Italia quello che avviene all'inferma di Dante, che, dopo aver cambiato di posizione, si trova peggio di prima. Ma come è possibile opporsi a questa corrente?

D'altra parte, l'on. Brunicardi, che fin dal 1901 dichiarava di non spaventarsi dell'esercizio di Stato, oggi trova che quest'esercizio ha dei lati buoni, e trova che, tutto ben considerato, è bene che l'esperimento si faccia.

Rilevo lo stridente contrasto che vi è fra queste idee dell'onorevole Brunicardi e quelle dell'on. Zanardelli, il quale, secondo quanto riferiscono i giornali di oggi, avrebbe dichiarato che piuttosto si dimetterà da Presidente del Consiglio, che ordinare un esperimento d'esercizio ferroviario fatto direttamente dallo Stato.

***

Io non intendo di stancare i lettori del *Monitore* col seguire *passo passo* l'on. Brunicardi nelle analisi che egli fa dello stato attuale del problema ferroviario e delle cause che hanno prodotto i mali che ora si lamentano. Ma non posso tacere che mi pare molto strano che l'on. Brunicardi voglia scagionare il Governo dalla responsabilità, che a mio giudizio gli incombe intera, per le concessioni fatte nello scorso anno ai ferrovieri, e che vennero sancite colla legge del 7 luglio 1902. Che si abbia avuto torto di lasciar ingigantire la questione degli organici e degli aumenti, è cosa indiscutibile; ma questo torto deve essere diviso fra Governo e Società, e se si volesse andar a fondo di questa questione, si troverebbe che la parte maggiore del torto spetta al Governo.

Ma, a parte ciò, mai il Governo doveva venire a trattative dirette coi così detti rappresentanti dei ferrovieri, e mai doveva obbligarsi di pagare colle risorse del bilancio dello Stato ciò che non potevano pagare le Società.

Il Ministro Giusso, piuttosto che avviarsi in questa falsa strada e dividere coi colleghi questa gravissima responsabilità, preferì di dimettersi. E se l'on. Brunicardi crede davvero che il Governo si sia regolato in modo corretto, bisognerebbe che, per necessaria conseguenza logica, accusasse l'on. Giusso di essere stato un uomo pazzo o almeno un uomo capriccioso.

All'infuori di tutto ciò, quello che mi giova di far rilevare, è che l'on. Brunicardi parla con gran lode dell'articolo svolto dall'on. Carmine nella *Nuova Antologia*, e del quale io ho parlato nel *Monitore* dello scorso gennaio. Egli conviene in massima coll'on. Carmine sia nel fissare i termini in cui si trova oggi il problema ferroviario, sia nelle proposte che fa l'on. Carmine per stabilire una complicata organizzazione di esercizio ferroviario fatto dallo Stato.

Sarebbe cosa senza scopo se io volessi riprendere in esame tutto il grande palazzo di carta che vorrebbe edificare l'onorevole Carmine e al quale l'on. Brunicardi vorrebbe portare modificazioni e migliorie. Mi basta di mettere in rilievo

un grosso sofisma sul quale si fondavano tutti i ragionamenti e tutte le deduzioni dell'on. Carmine, ed ora si fondano quelli dell'on. Brunicardi.

Dopo di aver rappresentata la cattiva condizione nella quale si trova oggi il problema ferroviario a causa delle trascuratezze e degli errori di tanti anni, gli on. Carmine e Brunicardi si domandano: Come è possibile in queste condizioni così gravi lo sperare che le Società esistenti o Società nuove possano fare al Governo delle proposte eque e favorevoli, che possano essere approvate dal Parlamento? Da volere a non volere bisognerà adattarsi allo esercizio di Stato.

Anzitutto bisogna ben notare che qualunque sia il partito che vorrà prendere il Governo nel 1905, sarà sempre indispensabile che prima sia liquidato tutto il passato.

E' troppo evidente che se si volesse continuare negli errori e nelle colpe del passato, e fingere di non vedere e nascondere al pubblico l'abisso delle casse speciali, e continuare a dilazionare allo infinito i lavori più necessari per mettere le ferrovie in buono stato di esercizio, egli è troppo evidente, dico, che non vi può essere una Società privata che possa fare una proposta conveniente per l'esercizio, specialmente quando questo dovesse avere una lunga durata.

Ma d'altra parte bisogna ben notare che in questo caso i guai sarebbero anche maggiori per l'erario quando fosse deciso l'esercizio di Stato. Forse con abile finzione si potrebbe riuscire a nasconderli per un momento, ma poi sorgerebbero giganti e comprometterebbero ogni cosa.

Il più elementare buon senso indica che il Governo ha tutto l'interesse di liquidare il passato prima di fare un altro passo, e quanto più è grave questo passato, tanto è più necessario di esaminarlo freddamente, e liquidarlo.

E data una buona e sincera liquidazione, stabilito che il Governo proprietario delle linee intende di procedere senza esitanza alla esecuzione di tutti i lavori necessari per rendere le nostre ferrovie in grado di corrispondere agli aumentati traffici, non è ragionevole il supporre che le Società attuali o Società nuove facciano delle proposte esagerate, e del resto è ben naturale che debbano essere dibattute e discusse con grande ponderazione.

E altra condizione indispensabile per ottenere da Società private delle offerte convenienti è che il Governo dia delle garanzie, che cessi il sistema di malevolenza e di ostilità che dura da venti anni. Il buon servizio ferroviario non si ottiene nè colle leggi draconiane di impossibile applicazione pratica, nè col portare ogni dissenso al giudizio arbitrale o ai tribunali, nè colla moltiplicità dei controlli e delle finezze burocratiche, ma si ottiene soltanto con un costante spirito di equità che genera fiducia e stima reciproca, e centuplica l'autorità del Governo.

Comunque sia, se si vogliono far paragoni fra diversi sistemi di esercizio, bisogna metterli in condizioni eguali. Il dire che soltanto col ricorrere all'esercizio di Stato si possono vincere le difficoltà del presente, è un vero e grosso sofisma, poichè coll'esercizio di Stato non si risolve assolutamente nulla. Gli errori e le colpe del passato bisogna liquidarli energicamente e definitivamente, e se, per disgrazia d'Italia, ciò non si farà, prepareremo dei grossi guai per l'avvenire, ma in ogni caso questi guai saranno assai più gravi nel caos dell'esercizio di Stato.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL GRAVE PROBLEMA FERROVIARIO

La scadenza delle convenzioni ferroviarie è vicina.

Come è noto, a termini di esse la denunzia dovrebbe farsi avanti il prossimo 30 giugno.

Il problema è grave per il Paese e non vi è chi non si preoccupi. Governo e Parlamento saranno preparati a risolverlo? Non è molto probabile, pur troppo. La questione ferroviaria, questione tecnica, commerciale, finanziaria, difficilissima per chi non ha competenza in materia o non vi si è dedicato con speciale cura, è stata finora sfruttata dai partiti politici ed è diventata, disgraziatamente, una questione politica. Quindi il problema non fu più studiato colla dovuta serenità e coll'obbiettivo di risolverlo nel maggior interesse economico del Paese, ma a seconda delle tendenze politiche.

Tutti gli economisti hanno quasi unanimemente dichiarato essere l'esercizio di Stato un vero errore economico. Nondimeno i fautori di questo nuovo accentramento allo Stato del grande organismo ferroviario non mancano, e sono precisamente gli uomini di parte avanzata quelli che tendono a creare un socialismo di Stato, accarezzando le grandi collettività per ragioni tanto facili ad indovinare.

Per un certo tempo l'idea dell'esercizio governativo conquise anche molti che non fanno della politica ferroviaria, ma oggi una resipiscenza comincia a manifestarsi anche nella pubblica opinione.

Disgraziatamente l'impreparazione è tanto grande che c'è da temere una risoluzione affrettata, che è quello che sperano gli statolatri.

È oggi più che mai opportuno ricordare l'esperienza contemporanea della Svizzera, che ha riscattato le sue reti recentemente.

Il collega Henry Haguet, del ***Journal des Transports***, come abbiamo altra volta annunziato, col recentissimo studio: *Le Rachat des chemins de fer Suisses et ses conséquences*, ha gettato molta luce in proposito. Come è noto, il popolo svizzero approvava, col ***referendum*** del 20 febbraio 1898, la proposta del Consiglio federale di riscatto delle ferrovie di interesse nazionale con 384,272 ***sì***, contro 176,002 ***no***. Grandi erano le speranze concepite da questa operazione: sostituire alle Società private ed ai banchieri israeliti di Francoforte, di null'altro preoccupati che del dividendo, un'amministrazione governativa gerita nell'interesse esclusivo del pubblico e del commercio; unificare tutta la rete ferroviaria e fare così dei grossi risparmi (600 mila lire) sull'alto personale, risparmi da destinarsi a migliorare il servizio e le sorti del personale basso; ridurre uniformemente le tariffe pei viaggiatori e per le merci al livello adottato dalla Compagnia avente le tariffe più basse, con un risparmio di 4,700.000 lire per il traffico; consacrare l'eccedenza netta del bilancio ferroviario (tenuto accuratamente separato da quello generale della Confederazione e sottratto così alle ingerenze politiche), eccedenza valutata all'incirca a sei milioni e mezzo all'anno, a ridurre le tariffe, ampliare la rete ed ammortizzare il capitale di riscatto.

Due anni non sono ancara passati e già il disinganno è acerbo. Benchè sinora la Confederazione abbia soltanto assunto l'esercizio di tre delle cinque reti ferroviarie (Central Suisse, Nord-Est Suisse ed Union Suisse), essa ha già pagato i 1396 chilometri riscattati al prezzo di lire 197,200,000, ossia 86 milioni e 300 mila lire di più di quanto si fosse preveduto nel famoso Messaggio del Consiglio federale, che poneva la questione del riscatto. Forse, se gli elettori svizzeri avessero saputo prevedere una cosa simile, non avrebbero votato a cuore leggero il riscatto.

Queste prime difficoltà resero prudente l'amministrazione ferroviaria; cosicchè dichiarazioni formali appresero al pubblico ed ai Cantoni — i quali avevano favorito il riscatto nella speranza di ottenere linee nuove — che non solo non si poteva estendere la rete federale, ma che non si sarebbe permessa la costruzione di linee private, atte in qualsiasi modo a far concorrenza alla rete dello Stato. Le domande locali per aumento di coppie di treni e miglioramenti d'orario — uno dei capisaldi precedenti d'accusa contro le antiche renitenti Società private — sono dichiarate ***tout-court*** puerili, e brutalmente si afferma essere necessario respingere subito queste domande stravaganti, affinchè le ferrovie federali non siano minacciate nella loro situazione finanziaria. La situazione finanziaria: ecco l'unica preoccupazione dei funzionari governativi. Ed è in nome di

essa che si vogliono fare esperienze di trazione elettrica, che riuscirebbero troppo costose; è in nome di essa che — dopo avere unificate le tariffe (e perciò diminuite per due delle tre reti) dei biglietti di andata e ritorno per i viaggiatori — ci si rifiuta energicamente di procedere innanzi sulla via delle riduzioni di tariffe e si prega il pubblico commerciante ed industriale di non dimenticare « che non si può fare tutto in un giorno e che i miglioramenti potranno essere introdotti solo a poco a poco, *quando tuttavia l'equilibrio finanziario sia scosso* ». Ed al personale che avanzava, come ora si dice, delle rivendicazioni, il Direttore generale rispondeva brutalmente che il personale non ha alcun diritto, e che se lo tenesse per detto una volta per sempre. Cosicchè i ferrovieri, esasperati, in un solenne Comizio affermano che le promesse loro fatte per ottenerne il voto favorevole alla nazionalizzazione non furono mantenute, e che il riscatto fu un inganno, il quale ha peggiorato la loro situazione.

Malgrado tutte queste preoccupazioni amorose per l'equilibrio finanziario, questo non è perciò meno terribilmente minacciato. Già nel 1902 l'eccedenza di entrate prevista per il *Central* accusava un ammanco di lire 1,305,430 sulle cifre del 1900 e di quasi 600,000 lire su quelle del 1901. Per il *Nord-Est* l'aumento di spese era di lire 1,400,000 sui risultati del 1901 e di più di due milioni e mezzo sul 1900. Per il 1903 le previsioni sono ancora più lugubri; il bilancio delle ferrovie federali si chiuse con un *deficit* di lire 1,714,970; e se vi si aggiungono le maggiori spese, calcolate in circa due milioni, causate dalla diminuzione delle ore di lavoro, si vede che il *deficit* supererà i tre milioni e mezzo, malgrado che si siano rinviate agli esercizi futuri quattro milioni di lire di spese, dichiarate urgenti per nuovi lavori d'impianto e di ampliamento. La causa di questi disastrosi risultati sta nell'aumento delle spese. Queste sono valutate a lire 52,345,280 nel 1903, un aumento di lire 1,307,350 sulla cifra del 1902, e di lire 5,088,821 sulla cifra del 1901. L'aumento delle paghe minime dalle 1200 alle 1500 lire ha già portati i suoi effetti e maggiori ne porterà in avvenire, quando scadranno gli aumenti triennali di 500 e di 300 lire all'anno promessi a tutti gli agenti ferroviari.

Le prospettive sono così allarmanti che il Consiglio federale (potere esecutivo) ha cercato con tutti i mezzi di togliere all'Assemblea federale (potere legislativo) il diritto di discutere il bilancio delle ferrovie, ma senza riuscirvi, chè i legislatori svizzeri ben sanno quale potente mezzo di accaparrarsi gli elettori sia la distribuzione di sempre nuovi e ben remunerati posti nell'amministrazione ferroviaria. Intanto il bilancio della Confederazione, che nel 1897 presentava un avanzo di lire 4,239,179, e che ancora nel 1900 (anno precedente al riscatto) poteva contare su un sovrappiù di lire 1,724,123, presentò in seguito disavanzi continui: lire 3,608,407 nel 1901, lire 5,880,000 nel 1902 e lire 4,115,000 nel 1903. La gestione delle ferrovie non è la sola causa di questi disavanzi, ma vi ha sicuramente contribuito.

Concludendo, i risultati del più recente esperimento di esercizio di Stato sono: tariffe immutate per le merci; niente nuove costruzioni; niente ammortamento del debito; niente linee nuove; ostacolata la concorrenza di linee private; ferrovieri malcontenti; spese cresciute; *deficit* nel bilancio speciale delle ferrovie e ripercussione perniciosa sul bilancio generale dello Stato.

Sarà bene meditarli prima di prendere una decisione così grave!

LA POLITICA FERROVIARIA IN PRUSSIA

La discussione del bilancio delle ferrovie in seconda lettura, che ebbe luogo alla Camera dei Deputati prussiana, il 23 febbraio scorso, ha fornito al Ministro dei Lavori Pubblici, generale Von Budde, l'occasione di fare importanti dichiarazioni che crediamo interessanti fornire.

« Quando giunsi al potere, nel giugno 1902, dichiarò il generale Budde, mi trovavo nella stessa situazione in cui si era trovato il mio predecessore al principio del 1891: la situazione era piuttosto cattiva; il prodotto delle ferrovie era sceso dal 1890 al 1891 da 5.26 a 4.91 0|0; ma la crisi fu presto sormontata e nei cinque ultimi anni il prodotto suparava 7 0|0, per ricadere, è vero, bruscamente al 6.43 0|0. Il deficit si accentuò fino al 1902; in aprile noi ebbimo una diminuzione di prodotti di 1|2 milione, in maggio di 2,800,000 franchi; in luglio, agosto e settembre i prodotti oscillarono senzachè si potesse parlare di miglioramento serio.

« Due considerazioni mi hanno guidato nella preparazione del bilancio 1903: nessun ottimismo nella previsione dei prodotti e la massima economia possibile nelle spese ».

Il Ministro tratta poscia la questione delle tariffe e, dopo aver ricordato che è assediato di domande a questo riguardo, dichiara che per i viaggiatori, importa sopratutto di permettere a ciascuno di rendersi conto facilmente delle facilitazioni più o meno grandi che avrà per compiere questo o quest'altro viaggio; è disposto a migliorare la situazione, a questo riguardo, ma senza lanciarsi in esperimenti temerari. Dichiara, d'altronde, che il trasporto delle merci è assai più importante. In questo ramo gli esperimenti di tariffe sono temerari e possono diventare disastrosi per lo Stato e per le sue finanze.

Il Ministro si sforza di ridurre le spese semplificando l'organismo dell'amministrazione; una riduzione di 4 milioni potettesi ottenere sul prezzo delle rotaie ed un'altra economia di 8 milioni fu realizzata pei carboni. Nessuna economia fu fatta per ciò che concerne i servizi che interessano la sicurezza dell'esercizio.

I lavori di rinforzamento delle linee percorse dai treni rapidi proseguono attivamente e necessiteranno ancora 19 milioni per le sezioni più urgenti.

Ma la questione più ardua è quella del personale.

L'esercito dei ferrovieri conta 365.000 persone; non è possibile accontentare tutti; facciamo quanto sta in noi verso quelli che assicurano questo servizio. Occorre per questo una buona organizzazione e non possiamo ammettere nulla che cospiri contro questa organizzazione. Il ministro dice:

« Il mio predecessore ha decretato che chiunque prenderà parte all'agitazione sociale democratica sarebbe congedato senz'altro. Il mio passato vi è garante che non mancherò al mio dovere a questo riguardo. La questione è tanto più seria inquantochè noi abbiamo potuto vedere in un paese vicino le conseguenze di una mancanza d'energia.

« Esiste una società di Amburgo che si vanta di aver guadagnato alla sua causa un gran numero dei nostri agenti; credo che le cifre che essa cita non siano esatte; d'altronde esistono altre società che sono fedeli al Re ed alle loro funzioni e che esercitano pure il loro diritto di petizione. Noi prendiamo parte alle loro gioie ed alle loro tristezze, ma ci occorre anzitutto la disciplina e noi non tollereremo mai che essa venga compromessa.

« Ciò non ci impedisce, del resto, di accontentare i nostri operai quando la cosa è possibile, ed è la maggior mia soddisfazione che il Ministro delle Finanze abbia ammesso la creazione di 3000 nuovi posti e 1000 posti di ordine inferiore siano stati trasformati in posti di ordine superiore. Lo ripeto, non saprei contentare assolutamente tutti i funzionari e tutti gli operai. Così, il capitolo delle pensioni lascia ancora molto a desiderare malgrado i progressi già realizzati.

Si deplora la lentezza delle nuove costruzioni. Il Ministro spiega che questa lentezza è dovuta alle formalità ammini-

strative per la procedura di espropriazione; bisogna notare del resto che si è speso per queste costruzioni 91 milioni nel 1898, 101 milioni nel 1900, 119 milioni nel 1901 e che 174 milioni sono stati previsti per il 1902.

« Il presente bilancio, continua il Ministro, è stato stabilito di concerto col Ministro delle Finanze. Esso rimane disgraziatamente ancora inferiore di 23 milioni 400.000 fr. in confronto a quello precedente, ed il coefficiente di esercizio si rialza nuovamente. La diminuzione delle ore di lavoro, l'aumento dei periodi di riposo, l'aumento dei salari e altre misure analoghe sociali e politiche hanno naturalmente la loro ripercussione sul coefficiente di esercizio, che tuttavia resta notevolmente inferiore a quello constatato presso i nostri vicini. L'eccedenza lorda dell'amministrazione delle ferrovie ammonta a 434 milioni, il prodotto netto a 393,300,000. Ma di questo prodotto netto non ne rimane per i bisogni generali del bilancio che la mediocre rimanenza di 110 milioni; dico mediocre perchè altra volta questa somma era più elevata. Il nostro capitale di impianto ammonta a 8 milioni 166,000 franchi. (?) La mia responsabilità è tanto più grave inquantochè sono succeduto a due ministri delle ferrovie fra i più illustri: Maybout seppe realizzare il riscatto e Thielen ha continuato l'opera del suo predecessore in modo brillantissimo; spero, col concorso del personale, di adempiere il doppio compito che incombe all'amministrazione delle ferrovie dello Stato: fare dei trasporti una sorgente di vitalità fruttifera per tutte le classi e tutte le regioni del paese ed a farne la spina dorsale delle finanze prussiane.

Ritornando alla questione del personale, in seguito ad una dichiarazione del deputato Oeser che gli rimproverava il diritto di coalizione accordato a tutti i cittadini, dalla legge, il Ministro svolge il suo pensiero in proposito e conclude così: « La libertà di coalizione non è affatto ristretta da queste misure. Si tratta semplicemente di sapere chi deve essere il padrone della casa. I partiti rivoluzionari, i socialistici democratici, che vogliono distruggere l'ordine delle cose stabilito e, in definitiva, rendere impossibile l'esercizio delle ferrovie come abbiamo veduto in un paese vicino, ovvero io come ministro? Finchè sarò ministro, desidero essere il padrone della casa. Dico ad ogni operaio ferroviario che può recarsi dove vuole, ove possa lavorare con le sue idee rivoluzionarie; non me ne duole perchè non manco di braccia.

« Del resto desidero affermare che non ho mai attaccato alcuno a causa delle sue idee politiche, ho soltanto difeso il diritto per il benessere della Patria e dei bisogni pubblici ».

Riguardo la riforma delle tariffe per i viaggiatori, il Ministro dichiara che si sforzerà di moltiplicarle, ma non ammetterà una riforma se avrà per effetto una diminuzione notevole dei prodotti. Infine, si esprime così circa i carri merci di grande capacità: « Delle conferenze sono state tenute ad Essen ed a Kattowitz, fra i rappresentanti del mio ministero e gli interessati.

« Il risultato è stato che nel distretto della Ruhr si chiedono dei vagoni da 25 a 30 tonnellate e nell'Alta Slesia, dei vagoni da 30 tonnellate, ma nei due casi, alla condizione che l'Amministrazione ferroviaria prenda in considerazione una riduzione di tariffa, in ragione delle spese richieste, interessanti, per il cambiamento del materiale. Se non m'inganno, le trasformazioni per una miniera di media importanza, cagionerebbero una spesa di 150,000 marchi circa. I negoziati continuano, ma vorrei richiamare la vostra attenzione sopra uno esperimento che ha dato buoni risultati.

« Ho ordinato 200 vagoni di 20 tonnellate, per i quali l'impiego della latta d'acciaio ha permesso una riduzione notevole del peso morto; per i vagoni attuali di 10 0|0, la proporzione è del 42 0|0; essa discende al 36 0|0 per i vagoni di 15 tonnellate, e non supera il 25 0|0 come per i vagoni americani, nei nuovi vagoni di 20 tonnellate ».

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Esercizio 1901-1902

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 29 novembre 1902

(Continuazione — Vedi N. 8).

Per agevolare l'affluenza alle diverse stazioni termali e balnearie dell'isola dei viaggiatori residenti in località interne, o relativamente lontane, abbiamo istituito speciali biglietti a libretto ed abbiamo organizzata l'istituzione in guisa da rendere possibile una cura di qualunque durata nel corso della stagione balnearia, con prezzi eccezionalmente ridotti e con piena libertà nei viaggiatori di interrompere e riprendere la gita a loro piacimento.

D'accordo col Governo abbiamo modificato i prezzi della tariffa locale viaggiatori, già in vigore sulla linea Siracusa-Licata, continuando ad escludere dalle riduzioni i tronchi estremi Noto-Siracusa e Vittoria-Licata, per i quali l'esperienza ha confermato non essere necessarie speciali agevolazioni. Invece per i tronchi interni Noto-Pozzallo-Modica e Modica-Vittoria abbiamo commisurato le riduzioni di prezzo in maniera da correggerne gli effetti del tracciato tortuoso e quelli della concorrenza di altri mezzi di trasporto.

Oltre alla applicazione delle concessioni speciali, abbiamo accordato speciali riduzioni di prezzo a comitive di viaggiatori organizzate a scopo d'istruzione o per gite di piacere in occasione di esposizioni, di feste, fiere, mercati, facendo in modo che il pubblico avesse potuto largamente ed opportunamente giovarsi della ferrovia. Sopratutto per l'Esposizione agricola di Palermo abbiamo fatto concessioni speciali favorendo con eccezionale ribasso tutti i visitatori muniti di speciale tessera di contribuzione; ed è così che abbiamo visto accorrere a Palermo da tutte le città dell'isola un numero considerevole di visitatori.

Studiammo, infine, una tariffa a zone per viaggiatori, tenendo conto della esperienza di tale sistema già attuato nelle ferrovie ungheresi e dei peculiari bisogni della nostra rete.

Questo progetto di tariffa fu già presentato al Governo. Però qualunque possa esserne l'esito, ci piace fin d'ora affermare che colla nostra proposta abbiamo avuto in animo di stimolare il movimento dei viaggiatori, a brevi e a lunghe distanze, senza sgomentarci della riduzione di circa mezzo milione di prodotto, convinti come siamo che, se non nei primi anni, in quelli successivi l'aumento del traffico sarà per ricompensare i nostri sacrifizi.

b) *Merci.* — A prescindere dalle peculiari agevolazioni per incoraggiare industrie nascenti, e dalle riduzioni di tariffa accordate per vincere in qualche punto la concorrenza delle vie di mare, abbiamo attuato una nuova tariffa locale per il traffico dell'asfalto macinato e del mastice di asfalto, abbiamo ammesso le olive in natura, condizionate in ceste, al godimento di una tariffa a vagone completo con prezzi relativamente ridotti, abbiamo attuato una tariffa speciale a vagone completo per i trasporti del carburo di calcio, abbiamo proposta l'applicazione, a tutte le stazioni della Sicilia, di una tariffa locale, già istituita per il trasporto dei cereali provenienti dalla linea Siracusa-Licata, abbiamo declassificato i concimi naturali e chimici, ascrivendoli a nuove serie delle rispettive tariffe speciali, con prezzi molto ridotti, animati in questo ultimo provvedimento dal desiderio di favorire l'agricoltura ed incoraggiare la fabbricazione dei concimi.

Allo scopo di aumentare maggiormente il traffico sulle nostre linee, nel corso dell'esercizio 1901-1902, si è stipulata col regio Governo, d'accordo con le reti Mediterranea ed Adriatica, la convenzione pel trasporto, a mezzo

ferrovia, dei generi di privativa, i quali pel passato si effettuavano, in gran parte, per via di mare.

Per quanto concerne la parte dispositiva delle tariffe, abbiamo, d'accordo con le reti continentali, effettuato un vasto rimaneggiamento della nomenclatura delle merci a P. V., abbiamo meglio definito i termini di resa nelle spedizioni da trasportare a domicilio, introducendo nelle tariffe il nuovo articolo 120 *bis*, il quale regola l'orario ed il funzionamento delle diverse agenzie. Abbiamo, infine, in corso di trattazione parecchie questioni di massima di non lieve importanza, come, ad esempio, quella della classificazione delle stazioni della nostra rete in principali o secondarie, agli effetti del computo dei termini di resa, di cui l'art. 70 delle tariffe.

c) *Servizi cumulativi italiani.* — Sempre nell' intendimento di sviluppare il movimento dei viaggiatori dal continente in Sicilia, abbiamo provveduto all'istituzione di biglietti fra le principali stazioni continentali con quelle sicule di Giardini-Taormina e Siracusa; come pure, in occasione dell' Esposizione Agricola di Palermo e di quella di Arte decorativa moderna in Torino, abbiamo concordato con le reti Mediterranea ed Adriatica speciali biglietti di andata e ritorno.

Per favorire i trasporti di bestiame diretto in Sicilia abbiamo attivata la tariffa locale comune 551 P. V. accel. con decorrenza dal 1° novembre 1901, ed abbiamo regolato, con apposita disposizione di tariffa, il pagamento delle tasse di trasbordo, attraverso lo stretto di Messina, dei veicoli carichi di merci, dei furgoni da merci e da sgombero e delle merci di lunghezza e dimensioni eccezionali.

Abbiamo contribuito, per quanto ci è stato possibile, all' incremento dell'esportazione delle ortaglie e frutta fresche dalla Sicilia al continente, con l'accordare agli industriali, che ne hanno fatto domanda, l'autorizzazione di spedire i così detti pacchi postali agricoli con i treni diretti ad importo assegnato.

d) *Servizi cumulativi internazionali.* — Oltre alle trattative in corso per l' istituzione dei biglietti Malta-Londra (via Modane), alle quali si accennò nella Relazione del precedente esercizio, altre pratiche si sono iniziate per istituire biglietti consimili (via Chiasso) nell'intendimento di rendere sempre più agevole il movimento di viaggiatari da Malta a Londra.

Abbiamo pure definitivamente attivati biglietti diretti da Malta a Roma, ed in seguito all'attivazione dei treni di lusso durante la stagione invernale abbiamo concordato l'istituzione di biglietti internazioaali da Parigi a Palermo e viceversa, i quali saranno quanto prima messi in vendita.

E' in corso di trattazione con le Reti continentali l'istituzione di una tariffa consimile a quella n. 1 G. V. per l'esportazione dei pacchi agricoli agli scali del Levante, del Danubio, delle coste d'Africa, ed abbiamo aderito ad una proposta fattaci dalla Mediterranea per ammettere i principali porti della Sicilia ad un servizio consimile per le spedizioni di pacchi nelle Americhe, nell'Australia e nell'Estremo Oriente.

4. — Spese.

Le spese ordinarie dell'esercizio, escluse quelle dello stretto di Messina, ammontarono a . . L. 10,861,838.35
mentre quelle riguardanti l'esercizio antecedente erano ascese a . . . . . . » 10,503,482.90
Il montare per ogni chilometro di linea esercitato fu di . . . . » 9,874.40
quando quello dell'esercizio antecedente era stato di . . . . » 9,548.62
La spesa per convoglio-chilometro fu di » 2.85
mentre quella dell'esercizio antecedente era stata di . . . . » 2.96
Noi quindi nell'anno finanziario 1901-1902, di fronte ad un maggior prodotto di. . . . . » 254,048.83
ottenuto sulla rete principale e sulla rete complementare, abbiamo avuto i seguenti risultati di spesa:

a) Una maggiore spesa totale di . L. 358,355.45
b) Una maggiore spesa per chilometro di. . . . . » 325.78
c) Una minore spesa per convoglio-chilometro di . . . . » 0.11

Affinchè possiate rilevare su quale misura l'aumento di sopra indicato sia dovuto ai diversi servizi dell'esercizio vi presentiamo il seguente prospetto:

CATEGORIA	Spese d'esercizio		Differenza	
	1901-902	1900-901	in più	in meno
Spese generali della Società .	1,474,411.38	1,413,611.18	60,800.25	—
Servizio della Manutenzione .	2,708,115.38	2,594,569.26	113,546.12	—
Servizio Materiale e Trazione .	3,812,561.60	3,848,630.89	—	36,069.29
Servizio Movimento e Traffico	2,866,749.99	2,646,671.62	220,078 37	—
	10,861,838.35	10,503,482.90	394,424.74	36,069.29
Spese per l'eserc. dello Stretto di Messina	273,473.09	294,065.06	—	20,591.97
In complesso . .	11,135,311.44	10,797,547.96	394,424.74	56,661.26

A giustificazione delle differenze risultanti da questo prospetto vi rassegniamo le seguenti osservazioni:

a) La maggiore spesa di L. 60,800.25 nelle spese generali è quasi tutta dovuta ai miglioramenti di stipendio accordati al personale, con decorrenza dal 1° gennaio, mentre negli esercizi antecedenti la data della promozione decorreva dal 1° aprile;

b) La maggiore spesa di L. 113,546.12 avutasi nel servizio manutenzione e lavori è dovuta:

1° per circa L. 18,000 all'applicazione del regio Decreto 10 giugno 1900, che limitò le ore di lavoro del personale;

2° agli aumenti di stipendio accordati al personale e alle indennità di buona uscita concesse ad alcuni impiegati superiori;

3° a lavori di controversa competenza passiva che fino a quando non verranno decise le controversie col Governo si sono comprese nelle spese d'esercizio;

c) La maggiore spesa di L. 36,069.29 nel servizio del materiale e trazione è dovuta quasi esclusivamente al minore prezzo del combustibile, per cui quest'anno, malgrado il maggior numero di chilometri-convoglio, si è avuta in questo titolo di spesa una diminuzione di L. 174,453.06. Però questa rilevante riduzione è stata nella più gran parte assorbita dagli aumenti di stipendio accordati al personale di macchina e a quello delle officine, nonchè pel maggior numero di agenti destinati in seguito all'attuazione del sopracitato decreto per le ore di lavoro. La sola maggiore spesa proveniente dall'applicazione del decreto suddetto si calcola in lire 40 mila circa;

d) La maggiore spesa di L. 220,078.37 nel servizio del movimento e traffico è dovuta:

1° al maggior numero di convoglio-chilometro effettuatosi in correlazione coll'aumento del traffico;

2° ai rilevanti aumenti accordati al personale in seguito all'attuazione delle nuove tabelle proposte dalla Società;

3° al maggior numero di agenti assunti in servizio a causa del più volte citato decreto sulle ore di lavoro; questa maggiore spesa si calcola che raggiunga la cifra di lire 108 mila circa;

4° al maggior numero di agenti per nuove stazioni e nelle località ove il traffico aumentò.

Tutto sommato, quindi, nella maggiore spesa di lire 358,352.45 entra in grandissima parte tutto quanto si riferisce al miglior trattamento del personale, giacchè si può calcolare che si siano spese circa lire 166 mila per le limitazioni delle ore di lavoro e circa lire 160 mila per gli aumenti di stipendio accordati al personale in maggiore misura degli anni antecedenti.

5. — **Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.**

I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, istituiti con l'articolo 16 del Contratto d'esercizio, avevano al 30 giugno 1902 i seguenti saldi :

	Debitore	Creditore
a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore, L.	590,671.93	
b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento . . »		1,786,723.15
c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso »		1,917,538.98
d) Cassa per gli aumenti patrimoniali . . . . . »		1,860,397.30
Totali . . . L.	590,671.93	5,564,659.43

Si osserva che i suddetti saldi sono quelli risultanti dalla contabilità sociale, mentre nei rapporti col Governo vale la contabilità speciale tenuta in base ai documenti vistati dall'Ufficio di riscontro governativo.

Il saldo creditore del fondo speciale per provvedere ai danni di forza maggiore sulle linee costruite dalla Società, giusta l'art. 13 della Convenzione 21 giugno 1888, ammonta a L. 407,760.69. Buona parte però di questa somma dovrà essere impegnata per l'ampliamento della stazione di Vittoria, per la riparazione dei gravi guasti verificatisi fra Modica e Ragusa in seguito alle eccezionali alluvioni verificatesi la notte del 26 dello scorso settembre.

6. — **Servizio dello stretto di Messina.**

Anche nell'esercizio di cui discorriamo si mantenne l'incremento del traffico nelle linee marittime dello stretto di Messina, ed infatti si ebbe un prodotto lordo di lire 272,502.30 in confronto a lire 227,499.64 ottenute nello esercizio antecedente, con un aumento di lire 45,002.66.

Di tale aumento il 55.30 per cento riferiscesi al servizio viaggiatori, il 2.74 ai bagagli e cani, il 5.34 alle merci a grande velocità, il 7.28 a quelle a piccola velocità accelerata, il 29.32 alle merci a piccola velocità ordinaria, il 0.02 ai prodotti indiretti. Considerato isolatamente il prodotto, in rapporto ai due tronchi in esercizio Messina-Reggio e Messina-Villa San Giovanni, risulta che nel primo si verificò un aumento di lire 37,996.08 e nel secondo di lire 7007 58, proporzione la quale rispecchia l'attività delle due linee, tenuto presente che la prima comprende quasi tutto il servizio cumulativo italiano ed internazionale, mentre la seconda funziona in massima per il servizio locale e per certe categorie di trasporti solamente. Fra qualche tempo, quando, cioè, sarà completato il porto di Villa San Giovanni e sarà costruito l'approdo dei *ferry-boats*, quest'ultima stazione sarà il transito naturale e più economico dei viaggiatori e delle merci dal continente alla Sicilia, ed il prodotto della linea aumenterà notevolmente.

L'aumento di prodotto conseguito è confortante, sia perchè si è verificato in tutte le categorie di trasporti, sia perchè il tratto Messina-Villa San Giovanni segna un miglioramento notevole sul precedente esercizio, nel quale si era verificata una diminuzione in confronto all'anno anteriore.

Una gran parte delle lire 45,002.66 di aumento conseguitesi in confronto all'esercizio antecedente, è costituita dai maggiori introiti di lire 18,172.66 per viaggiatori e di lire 14,263.97 per la piccola velocità ordinaria, dipendenti, il primo dal maggior numero di forestieri venuti a visitare la Sicilia ed al maggior numero di viaggiatori recatisi nel continente per cause molteplici e diverse, il secondo al servizio delle merci a carro completo con i *ferry-boats*.

Anche nei corrispettivi a rimborso di spesa per il servizio dello stretto di Messina si è verificato un prodotto lordo di lire 47,915.84, con un aumento di lire 11,053.30 in confronto dell'esercizio antecedente.

Infine crediamo opportuno informarvi che nel resoconto dell'esercizio venturo questo provento sparirà del tutto, essendo stata soppressa dal 15 settembre 1902 l'applicazione delle quote come provvedimento indispensabile per favorire i viaggi attraverso lo stretto.

7. — **Contenzioso.**

Dal 1° luglio 1901 al 30 giugno 1902 si ebbero n. 93 cause, comprese 45 rimaste pendenti nello scorso anno.

Di esse ne furono esitate in modo definitivo in materia civile e commerciale n. 41, cioè:

N. 11 con sentenze favorevoli;
» 4 con sentenze contrarie;
» 14 con bonario componimento o transatte;
» 12 per abbandono delle parti avverse.

Sicchè ne rimasero pendenti al 30 giugno 1902, n. 52.

Infine, nell'anzidetto periodo di tempo, si ebbero 225 cause, per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate e 118 giudizi in seguito a pignoramenti e sequestri in danno di appaltatori di opere e provviste ferroviarie e in danno di impiegati.

8. — **Situazione finanziaria.**

La somma disponibile al 30 giugno 1902 ammonta a L. 3,194,254.20, come dalla seguente dimostrazione:

Incassi.

Capitale sociale . . . . L.		19,953,500. »
Obbligazioni sociali 4 per cento in circolazione . . . . »		84,512,000. »
Fondo per l'aumento e miglioramento del materiale rotabile e d'esercizio . »		9,099,046.89
Fondi speciali governativi per la conservazione delle strade ferrate e per gli aumenti patrimoniali . . . . »		4,973,987.50
Montare dei materiali diversi acquistati per detti fondi . . . . »		1,091,498.68
Importo complessivo delle riserve statutarie . . . . »		6,045,913.77
Fondi delle Istituzioni di previdenza del personale . . . . »		5,077,218.92
Depositi fatti alla Società . . . . »		1,212,122.71
Creditori diversi . . . . »		6.391,751.42
Utili dell'esercizio . . . . . . »		1,932,554.11
Totale degl'incassi . . L.		140,289,594. »

Erogazioni.

Materiale rotabile d'esercizio e di navigazione, approvvigionamenti sociali e lavori in corso . . L.	26,781,861.98	
Deposito fatto nelle casse dello Stato (art. 11 del contratto d'esercizio) »	1,515,360.93	
Costruzioni eseguite per conto dello Stato (Convenzione 21 giugno 1888) . . . . . »	88,715,500. »	
Lavori e provviste per conto dei fondi speciali governativi . . . . »	1,548,179.82	
Magazzino dei materiali di proprietà dei detti fondi . . . . . . »	1,091,498.68	
Depositi in custodia presso diverse Banche e Casse »	13,099,516.38	
Debitori diversi . . . »	4,343,422.01	
Totale delle erogazioni L.		137,095,339.80
Resta la somma di . . L.		3,194,254.20

la quale costituisce, come sopra è detto, la rimanenza in cassa e presso le Banche alla data del 30 giugno 1902.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il personale del Ministero dei Lavori Pubblici.

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha dato incarico ad una Commissione, della quale fanno parte l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, un Ispettore-capo ed un Ispettore dell'Ispettorato, il Capo di Gabinetto del Ministro ed un Segretario di Gabinetto, di studiare d'urgenza e di presentargli una proposta concreta di riforma del Corpo del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, che gli serva di base alla compilazione di un progetto di legge che egli intende di presentare alla Camera dei Deputati prima della discussione del bilancio.

Il Ministro Balenzano, che dapprima era propenso a procedere alla fusione del personale dell'Ispettorato delle Ferrovie con quello dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, ha abbandonato una tale idea in vista delle gravi difficoltà che si opponevano alla sua pratica attuazione. E pertanto, mentre presenterà una proposta distinta per l'Ispettorato, sottoporrà anche al Parlamento separate proposte per la sistemazione dei ruoli della detta Amministrazione centrale e del R. Corpo del Genio Civile.

Il predetto disegno di legge terrà conto anche degli straordinari, pei quali, a quanto sembra, si ha in animo, non solo di consolidare la posizione attuale, ma di rendere possibili miglioramenti di stipendi entro determinati termini di tempo.

Speriamo che dopo tante promesse si entri finalmente nel periodo dei fatti.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Lugano.

Nella sala del Consiglio comunale di Lugano, il 10 corrente si è riunita una conferenza internazionale, alla quale parteciparono oltre cento delegati delle varie Amministrazioni ferroviarie continentali, esclusa la Russia. La conferenza ha durato tre giorni; ma le sedute furono private. Essa aveva per iscopo di regolare la questione dei treni direttissimi e delle vetture internazionali. La Società di navigazione sul lago di Lugano ha offerta una gita. La Società degli albergatori un banchetto e la Società della Funicolare del San Salvatore un'ascensione al monte omonimo.

><

Congresso
della Società degli Ingegneri ed Architetti a Roma.

Dal 23 al 28 del corrente mese avrà luogo in Roma il Congresso annuale della Società degli Ingegneri ed Architetti italiani. Le Società ferroviarie hanno disposto che siano accordate a favore dei partecipanti al Congresso le riduzioni ferroviarie ammesse dalla concessione speciale prima e cioè il ribasso del 40.50 e 60 0[0 a seconda delle distanze.

><

La spesa della galleria del Sempione al 31 dicembre 1902.

Da un rapporto ufficiale del Dipartimento federale delle ferrovie si rileva che la spesa dei lavori del traforo del Sempione nel 1902 è salita a fr. 9,000,000, raggiungendo così dall'inizio dei lavori al 31 dicembre 1902 a fr. 37,800,000.

Il rapporto aggiunge che gli operai italiani hanno spedito, in media, in Italia, circa 30,000 lire al mese, che rappresentano le economie di 700 operai, ed altri 700 avendo seco loro la famiglia.

><

Servizio internazionale dei piccoli colli.

Ci informano da Livorno che quella Camera di commercio, la quale già in passato ebbe a richiedere che quel porto fosse ammesso al nuovo servizio internazionale ferroviario marittimo dei piccoli colli, ha rinnovato le sue istanze più vive al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere l'ammissione della quale trattasi, adducendo come argomento in appoggio l'importanza commerciale del porto stesso, che è il principale dell'Italia Centrale, e che, per di più, attualmente è toccato da linee trans-oceaniche, poichè si fanno scalo con servizi regolari i vapori della Anchar-Line e della Prince-Line.

A noi risulta che la domanda della Camera di commercio di Livorno non è ostacolata dal prefato Ministero, il quale anzi, a quanto ci viene assicurato, avrebbe interessata la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo a fare pratiche colle Messaggerie Italiane, a cura delle quali viene effettuato il suindicato servizio, affinchè trovino modo di accogliere la domanda, il cui esaudimento dovrebbe essere facilitato dalla circostanza dell'approdo a Livorno dei piroscafi delle due linee suindicate, approdo che potrebbe essere utilizzato per il transito del porto medesimo.

><

Rapporto dell'ufficio centrale
dei trasporti internazionali di Berna.

L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia residente in Berna, ha presentato il suo decimo rapporto annuale (relativo al 1902) agli Stati partecipanti alla Convenzione internazionale del 14 ottobre 1890.

Risulta dal detto rapporto che nel corso dell'esercizio 1902 furono inscritte 15 nuove linee e ne furono per varie cause cancellate 5. La lunghezza totale delle ferrovie sottomesse al regime della Convenzione era al 31 marzo 1902 di chilometri 204,048, ripartiti fra i diversi Stati come segue: Allemagna, km. 52,648; Austria, km. 18,954; Ungheria, km. 17,031; Bosnia-Erzegovina, km. 879; Belgio, km. 4591; Danimarca, km. 1958; Francia, km. 38,178; Italia, km. 13,150; Lussemburgo, km. 376; Paesi Bassi, km. 2576; Russia, km. 50,175; Svizzera, km. 3532.

Nel rapporto medesimo si accenna alla circostanza che è stata di nuovo presentata la proposta di incaricare l'Ufficio centrale della compilazione e pubblicazione di una statistica internazionale delle ferrovie, e, sotto la riserva espressa dell'adesione di tutti gli Stati contraenti l'Ufficio stesso si dichiarò ancora disposto ad accettare siffatto incarico. Di ciò si diede comunicazione a tutti gli Stati contraenti e le risposte ricevute sinora furono tutte favorevoli alla proposta.

L'Ufficio centrale spera di poter quanto prima iniziare il lavoro occorrente allo scopo. Dal rapporto in asame si rileva che durante l'esercizio 1902 si fece appello tre volte alla decisione arbitrale dell'Ufficio centrale; e ciò per stabilire la competenza passiva delle indennità pagate dalle ferrovie. I litigi concernevano:

1) Una spedizione di ardesie fatta dalla Parigi-Lione-Mediterraneo a destinazione di Worms, percorrendo le ferrovie imperiali dell'Alsazia-Lorena, del Palatinato e dello Stato di Prussia e di Assia;

2) Una spedizione di funghi da Romorantin a Pfeddersheim, percorrente le ferrovie d'Orléans, la Paris-Lion-Méd., l'Est francese, le ferrovie imperiali dell'Alsazia-Lorena, del Palatinato e dello Stato di Prussia e di Assia;

3) Un carico di vetri che era stato danneggiato du-

rante il trasporto tra Stolberg e Bruxelles. Questi tre litigi vennero definiti dall'Ufficio centrale il 19 dicembre 1902.

La spesa sostenuta pel funzionamento dell'Ufficio centrale di Berna, sotto deduzione degli introiti fatti, ammontò nel decimo esercizio a L. 95,481.64 che furono ripartite fra gli Stati contraenti in ragione di centesimi 46.7939 per chilom. di linea afferente a ciascuno di essi.

><

I libretti chilometrici ferroviari.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in Francia ha adottato in via di esperimento, per un anno, sulle sue linee i *libretti chilometrici* a prezzo ridotto valevoli per un anno, a piacimento del titolare.

Questo sistema fu già adottato e con successo in Olanda e sulla Rete Badese.

In Olanda l'esperimento, che dura da otto anni, ha dato risultati più che soddisfacenti.

È però da notare che il Comitato consulente delle Ferrovie in Francia, cui fu deferito l'esame di questo sistema sino dal 1900, non si decise ad ammetterne l'esperienza che nel gennaio 1903, e per la durata di un anno solo, ciò che prova all'evidenza come il nuovo sistema di biglietti, che ha dato un risultato soddisfacente su di una rete piccola e raggruppata come la Rete Olandese, lasci dubbio che eguali risultati si possano conseguire su reti più estese ed in condizioni diverse d'esercizio.

Il regolamento di codesti libretti è il seguente:

Chiunque può in ogni giorno dell'anno chiedere l'emissione di un libretto chilometrico per 2000 oppure 5000 chilometri, da percorrersi in un anno. Questi libretti possono servire ai vari membri di una stessa famiglia viaggianti assieme o isolatamente, ed alle persone di servizio che li accompagnano.

I titolari dei libretti hanno gli stessi diritti dei viaggiatori ordinari, per i bagagli, le fermate durante il viaggio, i cambiamenti di classe, ecc., ecc.

In caso di perdita del libretto, non se ne rilasciano duplicati. I prezzisono i seguenti:

Classe	Percorso 2000 chilometri	Percorso 5000 chilometri	Tariffa chilometrica 2000 chilometri	Tariffa chilometrica 5000 chilometri
1ª	160	380	0.08	0.076
2ª	120	285	0.06	0.057
3ª	80	190	0.04	0.038

Molte Camere di Commercio in Francia avevano chiesto l'adozione di questi libretti su tutte le reti ferroviarie, ma pare che ciò sia stato ritenuto per lo meno imprudente pel momento, potendo una riduzione di tariffe di questo genere provocare nei prodotti delle ferrovie un *deficit*, al quale dovrebbero, trattandosi di linee sovvenzionate dal Governo, essere chiamati i contribuenti a porre riparo.

Comunque sia, per quanto questa esperienza appaia aleatoria e tale da suggerire in conseguenza studi e prove prima di tentarne l'attuazione, ci pare tuttavia che anche da noi sarebbe bene che si concretasse qualche cosa di pratico per addivenire all'esperimento di una forma di biglietto, la cui attuazione è vivamente reclamata anche dalle nostre Camere di Commercio.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare deserte).

Il 9 corrente, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Rete Mediterranea, ebbero luogo le gare nazionali a licitazione privata per la fornitura di 16 carrozze miste di prima e terza classe a due carrelli, Serie *MAC-PCe*, e di 5 carrozze automotrici, a due carrelli con bagagliaio e comparto postale, Serie *MCDU-FCe*, per la trazione elettrica col sistema della terza rotaia, destinate sulla linea Milano-Varese. Concorsero 4 Ditte, e le gare andarono deserte perchè i prezzi offerti furono superiori ai massimi stabiliti dalle schede segrete.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del ponte Valle di Sesto al km. 176.750 della linea Chiusi-Empoli. Delle 9 Ditte ammesse alla gara, 6 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Lusesio Sardelli di Poggibonsi, col ribasso del 20 0[0.

(Gara aperta).

Il 19 corrente, presso la stessa Direzione Generale, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte che saranno ammesse alla gara per l'appalto dei lavori per dare sfogo alle acque di piena alla valle del Cornia presso Campiglia, sulla linea Roma-Pisa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aperte)

Il 28 corrente, alle ore 14 1[2, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, in Firenze, avrà luogo la gara internazionale per la provvista di 16 locomotive, e il successivo giorno 31 (alla stessa ora) avrà luogo quella nazionale per la fornitura di 29 locomotive.

— La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gl'inviti alle Ditte che intendono concorrere il 4 aprile p. v. alla gara internazionale per la fornitura di 5 carrozze Serie *ADNc*, e di 7 carrozze Serie *CN*, e il giorno 8 stesso mese alla gara nazionale per la fornitura di 5 carrozze Serie *ADNc* e di 33 carrozze Serie *CN*.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 marzo 1903).

Transazione con l'Impresa Urbani a definizione della vertenza relativa ai maggiori compensi chiesti in dipendenza dell'esecuzione delle opere di difesa dell'argine ferroviario presso Tremestieri sulla linea Messina-Siracusa.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Monaco per la costruzione di una diga provvisoria a sinistra del torrente Amato sulla linea Battipaglia-Reggio.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Di Stefano per il consolidamento della trincea a monte della stazione di Tocco Castigliole sulla linea Pescara-Aquila.

Proposta per consolidare alcuni tratti di rivestimento nelle gallerie del tronco Cocullo-Bugnara sulla linea Roma-Sulmona.

Atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Ditta Kohler per la fornitura e posa in opera di tettoie metalliche nella stazione di Firenze Campo di Marte.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Sica per la costruzione di 5 case cantoniere doppie lungo la linea Battipaglia-Reggio.

Costruzione di un argine a difesa della ferrovia Taranto-Reggio dagli straripamenti del rio Cotile fra i chilomenti 281.036 e 281.422.

Sistemazione del tronco inferiore del torrente Noce attraversato dalla ferrovia Eboli-Metaponto col ponticello al km. 227.964.

Sistemazione dei fossi di scolo a monte ed a valle della stazione di Praia d'Aieta sulla linea Battipaglia-Reggio e transaziona coi fratelli Lomonaco per risarcimento di danni.

Opere di difesa al ponte sulla roggia Princeo al km. 33.213 della linea Airasca-Cavallermaggiore.

Proposta per un primo gruppo di lavori per l'ampliamento di un nuovo scalo merci nella stazione di Lecco.

Domanda di concessione della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, L. 8000 al chilometro per il tratto S. Spirito-San Donnino e L. 3000 al chilometro per il tratto Cremona-S. Spirito.

Provvedimenti per le tramvie elettriche di Terni.

Impianto di un fabbricato cessi e di un marciapiedi fra i binari di corsa nella stazione di Pompei.

Domanda di concessione di una ferrovia da Mestre per Castelfranco, Bassano e Primolano al confine italo-austriaco. Sussidio chilometrico: L. 4500 per il tratto Mestre-Bassano; L. 8000 pel tratto Bassano-Primolano.

Proposta per difendere le proprietà private contro il torrente Carza presso il km. 24.750 della linea Faenza-Firenze e Convenzione con la Deputazione Provinciale di Firenze circa le opere interessanti quell'Amministrazione.

Rivestimento in muratura della diga e di un tratto del rilevato stradale al km. 44.473 della linea Bologna-Firenze.

Impianto di un binario di precedenza nella stazione di Caldiero sulla linea Milano-Venezia.

Sistemazione dei binari per il servizio merci nella stazione di Verolanuova sulla linea Olmeneta-Brescia.

Variante al tracciato della tramvia a vapore Lodi-Cremona-Soncino.

Questione relativa al ripristino dell'allacciamento nella stazione di Lucca della tramvia per Ponte a Moriano.

Proposta delle Officine Meccaniche di Milano per l'assegnamento di un premio qualora venga anticipata la consegna di 8 locomotive per la Rete Sicula.

Autorizzazione all'esercizio della tramvia elettrica fra la Piazza Caricamento in Genova e la Certosa di Rivarolo.

Convenzione con la Società Industriale di Battipaglia per l'impianto di una conduttura elettrica nella stazione di Monselice.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 19 locomotive e di 300 carri in conto della 8ª rinnovazione.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione parziale del servizio a piccola velocità nella stazione di Milano Porta Romana, L. 8650, oltre il materiale metallico d'armamento.

Lavori di consolidamento delle fondazioni del ponte sul rio Tagliata al km. 12.919 della linea Savigliano-Saluzzo, L. 1400.

Impianto di una scogliera a valle dell'acquedotto al km. 276.945 fra le stazioni di Francavilla Angitola e di Pizzo, L. 700

Impianto di una garetta in muratura al passo a livello al km. 0.917 nella stazione di Torre Annunziata Marittima, L. 840.

Ricostruzione del ponte sull'Arno a Camaione (maggiori lavori), L. 7900.

Consolidamento del casotto di ricovero del motore e delle pompe del rifornitore della stazione di Palo, L. 350.

Rete Adriatica:

Risanamento e completamento della massicciata fra i km. 64.775 e 68.099 della linea Mantova-Verona, lire 17,000, delle quali L. 8100 per la fornitura della ghiaia da appaltarsi.

Impianto della trasmissione meccanica nelle officine del deposito locomotive della stazione di Campobasso, L. 1680.

Impianto di un nuovo binario tronco per le merci e sostituzione della stadera a ponte con altra a rotaia continua da 30 tonn. nella stazione di Lodi, L. 14,000.

Impianto di scarpe Yudel manovrabili sul posto alla traversata delle piattaforme nella stazione di Barletta, L. 500.

Consolidamento della scarpa destra del rilevato fra i km. 101.753 e 101.813 e fra i km. 105.979 e 106.279 della linea Piacenza-Bologna, L. 9200,

Modificazioni negli apparecchi di segnalamento delle linee di raccordo intorno a Firenze, L. 3500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di 12 cappe metalliche nella rimessa locomotive della stazione di Torino Porta Nuova, L. 1900.

Acquisto di due apparecchi Lodetti per la lavatura a caldo delle caldaie, destinati ai Depositi locomotive di Roma e di Napoli, L. 779.

Costruzione di un arco rovescio nella galleria di Mondovì, fra i km. 24.943 e 24.968 della linea Cuneo-Mondovì, L. 7405.

Gettate di buzzoni a difesa della ferrovia Castagnole-Asti-Mortara e della strada provinciale Asti-Savona dalle corrosioni del fiume Tanaro fra il casello n. 14 ed il ponte a doppio uso sul detto fiume presso Asti, lire 8350.

Rete Adriatica:

Impianto della nuova stazione di Lambrate sulla linea Milano-Venezia, L. 600,000.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella stazione di Treviglio, sulla linea Milano-Venezia, lire 16,400.

Primo risanamento e completamento della massicciata sul tronco Arezzo-Bucine, compreso fra i km. 226.816 e 253.699, della linea Roma-Firenze, L. 132.400.

Impianto di una soneria elettrica d'avviso per la manovra del disco n. 17 nella stazione di Bologna, L. 270.

Costruzione di un viadotto a tre luci di metri 8 ciascuna sul torrente Cillareys e di un tratto di canale murato a deviazione dell'alveo attuale del torrente stesso, sulla linea Bari-Lecce, L. 115,000.

Sistemazione degli scoli d'acqua di fronte alle case di proprietà Loni e Baccetti a completamento dei lavori d'allacciamento della ferrovia Aretina con la Pistoiese, L. 550.

Lavori e provviste occorrenti per la sistemazione del locale montatura delle ruote nelle Officine di Napoli, L. 47,400.

Acquisto ed impianto nell'Officina del Deposito di Brindisi di un motore, una trasmissione principale completa, una controtrasmissione completa, un ventilatore centrifugo per due fuochi ed un casotto a vetri per il caposquadra, L. 7865.

Modificazioni alle stadere a ponte delle stazioni di Noicattaro e di Sannicola, L. 2045.

Modificazioni alle stadere a ponte, tolte d'opera dalla stazione di Castiglione Fiorentino e da impiantare alla stazione di Castelraimondo sulla linea Macerata-Albacina, L. 755.

RETE SICULA:

Ampliamento e sistemazione delle Officine di Messina, L. 417,310.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, quarta Sezione, con sua recente decisione in una vertenza relativa alla materia delle *Strade comunali*, ha stabilito la massima seguente:

« La deliberazione di un Consiglio comunale che disponga sulla vendita di alcuni tratti di strada pubblica allorquando abbia ottenuto il visto ed approvazione della Giunta provinciale amministrativa, non forma ancora quel provvedimento definitivo voluto dalla legge per poter essere denunciati avanti alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

« Deve essere invece impugnata la decisione della Giunta provinciale amministrativa in via gerarchica avanti all'Autorità centrale, e solo contro al pronunciato di questa può procedersi avanti al supremo giudice amministrativo ».

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, d'accordo col R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in seguito a richiesta degli interessati, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Pescantina per quella di Ala, con validità di tre giorni.

><

Sentenze di Cassazione, d'Appello, ecc.

In materia di *Infortuni sul lavoro*, la Corte di Cassazione di Roma, con sue recenti sentenze ha stabilito quanto segue:

1) La pena pecuniaria stabilita dall'art. 24 della legge 17 marzo 1898 sugli infortuni sul lavoro, si determina moltiplicando per cinque il numero degli operai non assicurati, moltiplicando pure per cinque i giorni di ritardo e sommando i due prodotti. Massime quando si versa in tema di legge restrittivo della naturale libertà nei contratti, la interpretazione devesi fare nel senso più favorevole all'imputato;

2) Ad ottemperare al precetto dell'art. 25 della legge 17 marzo 1898, basta che la denuncia dell'infortunio sul lavoro sia data anche verbalmente all'autorità. E' incostituzionale l'art. 64 del relativo regolamento che prescrive doversi dare la denuncia per iscritto ed in doppio esemplare.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Pagotto per trasporti di carbonato di calce da Sacile a Venezia è rinnovata per il periodo dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905 colla solita clausola della facoltà di disdetta di anno in anno;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1903 la concessione accordata alla Ditta Gaffuri-Massardi per trasporti di pietrame in partenza da Mazzano-Rezzato-Vobarno in destinazione di Roma;

3) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Domenico Orsi di effettuare i suoi trasporti di grano a vagone completo da Genova e da Livorno a Massa, coll'abbuono del 12 0[0 sui normali prezzi di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso, verso impegno di un quantitativo minimo di 2000 tonnellate da spedirsi entro il mese di giugno del corrente anno;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovare dal 1° gennaio 1903 al 30 giugno 1905, salvo disdetta di anno in anno, la concessione accordata alla Ditta A. L. Borra per i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Brescia e ad altre località, un'applicazione del prezzo di L. 0.03353 per tonnellata chilometro e verso impegno di un traffico minimo annuale di 15,000 tonnellate;

5) Proposta dell'Adriatica per la quale la concessione accordata alla Ditta Feltrinelli per trasporto di legname da Belluno a Venezia è rinnovata per tutto l'anno 1903, riducendo però il quantitativo d'impegno da 2000 a 1500 tonnellate;

6) Proposta della Mediterranea di rinnovare alle medesime condizioni, per il periodo dal 1° marzo 1903 al 30 giugno 1904, della concessione accordata alla Ditta Luigi Marello per trasporti a vagone completo, di farina semolino e crusca da Spezia a Roma, aumentando però il quantitativo da tonn. 1000 a 1300;

7) Proposta dell'Adriatica riguardante la rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 1° marzo 1903, della concessiene accordata alla Ditta R. A. Ceccani per i suoi trasporti di semolino da Venezia a Roma, con riduzione a tonn. 1000 del quantitativo minimo d'impegno;

8) Proposta dell'Adriatica per concessione a tutti gli industriali della provincia di Ascoli-Piceno di trasportare durante la campagna serica del 1903 il seme bachi ed i bozzoli vivi con treni diretti ed accelerati mediante pagamento delle relative sopratasse. Uguale concessione è consentita per tutte quelle Ditte, le quali, facendone domanda intendessero effettuare uguali trasporti;

9) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno, a datare dal 1° gennaio 1903, la concessione accordata alla Ditta Pietro Tamini per trasporti di pietre dalle stazioni di Tavernelle e Vicenza a quelle di Milano e Melegnano, riducendo il quantitativo minimo d'impegno a 500 tonnellate;

10) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società degli alcools di trasportare 4000 quintali di granone avariato da Venezia a Milano al prezzo di L. 11.58 alla tonnellata. I trasporti dei quali trattasi dovranno essere effettuati entro il mese di maggio p. v.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, in seguito ad accordi intervenuti colle Società interessate, è stata approvata un'aggiunta all'articolo 70 delle tariffe e condizioni dei trasporti, nella quale sono specificate in modo tassativo le stazioni delle Reti Mediterranea, Adriatica, Sicula e Sicula-Occidentale, da considerarsi come principali agli effetti dell'applicazione dei termini di resa di cui all'articolo medesimo.

— È in corso di approvazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Mediterranea per estendere la tariffa locale n. 222, piccola velocità, ai trasporti di piriti in provenienza dalla ferrovia Massa Marittima-Follonica; e ciò in vista delle importanti miniere di quel metallo che sono in esercizio in quella regione.

— Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessato le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico affinchè, giusta gli accordi intervenuti nella conferenza tenutasi a Livorno il 29 dicembre 1902 per il riordinamento delle tariffe e per un nuovo assetto della stazione e dello scalo marittimo di quella città, vogliano presentare concrete proposte per l'abolizione delle tasse stabilite al capo 3° dell'allegato 8 alle tariffe e condizioni dei trasporti, e per addivenire alla compilazione della tariffa, che deve sostituire le tasse stesse, basata su di una distanza tassabile, già fissata in un chilometro, da aggiungersi a quella attualmente stabilita e per la stazione e lo scalo anzidetti nell'elenco delle stazioni e prontuario delle distanze.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata la nuova tariffa pel trasporto dei viaggiatori, delle merci, ecc., proposta dal concessionario della ferrovia Fossano-Mondovì-Villanova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie economiche nell'Astigiano e nel Monferrato. — Nell'aula del Consiglio provinciale di Torino ebbe luogo domenica scorsa una riunione promossa dall'on. Borsarelli per discutere intorno al progetto di costruzione di alcuni tronchi di ferrovie economiche, a scartamento ordinario, nel Monferrato e nell'Astigiano, facenti capo a Chieri.

Dopo una lunga discussione, l'on. Borsarelli propose all'assemblea di nominare una Commissione coll'incarico di studiare, insieme al cav. Bussa, la questione del riparto dei contribuenti fra i vari enti interessati.

Venne approvato poscia il seguente ordine del giorno: « L'assemblea determina di affidare al suo presidente, on. Borsarelli, la nomina di una Commissione perchè, sentito il costruttore ed esercente, addivenga allo studio ed alla proposta dei concorsi a carico degli enti interessati con mandato di riferire entro il marzo corrente ».

Ferrovia elettrica Val d'Intelvi. — I valligiani hanno firmato delle azioni per questa impresa destinata a portare immenso vantaggio allo sviluppo della Valle. Si sono adunati a Schignano d'Intelvi per la nomina di un nuovo Comitato.

Il signor Rosati Dante disse delle promettenti condizioni della progettata ferrovia che già ottenne il parere favorevole dell'Ispettorato ferroviario, della Deputazione Provinciale e del sussidio accordato in 50,000 franchi dal Consiglio Provinciale.

Fu nominato il Comitato, composto dalle maggiori notabilità della Valle.

Una rispettabile Banca di Como ha già offerto di fornire i capitali occorrenti a raggiungere la somma necessaria, preventivata in 1,400,000 lire.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 28 febbraio 1903.* — Nella decade 21-28 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,723,678.11, con un aumento di L. 516,108.02 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 28 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 103,986,393.87, presentando un aumento di L. 3,910,695.10 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1903.* — Nella decade 21-28 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,986,662.25, con un aumento di lire 391,919.53 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1903 si ragguaglia a L. 18,902,703.30, e presenta un aumento di L. 939,971.89 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 febbraio 1903.* — Nella decade 11-20 febbraio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 343,797, e presentano un aumento di L. 10,312 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 febbraio 1903 ammontano a L. 8,188,255, con un aumento di L. 150,535 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto della Giura-Sempione.* — I negoziati del Consiglio federale colla Direzione della Giura-Sempione approdarono ad una conclusione.

Nella sua seduta del 7 corrente il Consiglio federale ha deciso di approvare le proposte della Direzione. Secondo queste proposte sarebbe costituita una Commissione di liquidazione, la quale dovrebbe funzionare in luogo e vece della Direzione, del Comitato d'amministrazione e del Consiglio d'amministrazione, e continuerebbe i negoziati pel riscatto della Rete all'amichevole, riscatto il quale può sempre essere considerato come possibile, anche quando non si realizzasse pel 1° maggio.

Dietro la Commissione di liquidazione si troverebbe ancora l'assemblea degli azionisti che saranno convocati in ogni caso nel mese d'aprile per prendere una decisione sulla questione. Vi saranno naturalmente ancora alcune difficoltà per la liquidazione.

La Compagnia non avrà, per così dire, più personale dopo il 1° maggio, e non resterà alla direzione che il signor Ruchonnet.

Ferrovie Francesi. — *Le ferrovie francesi nel 1903.* — Al 31 dicembre scorso la rete delle 6 grandi Compagnie ferroviarie e quella dello Stato componevansi così:

Ferrovie dello Stato	km.	2,916
Compagnia dell'Est	»	4,922
» del Midi	»	3,622
» del Nord	»	3,765
» di Parigi-Orléans	»	7,281
» dell'Ovest	»	5,742
» Paris-Lyon-Méditerranée	»	9,246
Totale	km.	37,494

Le linee da aprire nel 1903 dalle varie Compagnie, comprendono:

Compagnia dell'Est	km.	62
» del Midi	»	109
» d'Orléans	»	105
» dell'Ovest	»	50
» Paris-Lyon	»	32
Totale	km.	408

In quanto alle linee la cui costruzione è in corso e che saranno aperte dopo il 1903, sono:

Ferrovie dello Stato	km.	99
Compagnia dell'Est	»	87
» del Midi	»	202 1/2
» del Nord	»	39
» d'Orléans	»	393
» dell'Ovest	»	124
» Paris-Lyon	»	329
Totale	km.	1,273 1/2

Infine, altre linee sono deliberate, ed ecco le Compagnie alle quali furono aggiudicate: Parigi-Orléans, 6 chilometri; Midi, 105 chilom.; Ferrovie dello Stato, 50 chilom.

Ferrovia intercontinentale americana. — Il *Daily Telegraph* ha da Washington che il senatore Davis ha riferito ai rappresentanti delle Repubbliche americane intorno al progetto di una ferrovia intercontinentale americana. La distanza totale da New-York a Buenos-Aires è di 10,225 miglia. Calcolasi in 6500 miglia le reti già esistenti.

Il progetto comporta una linea cominciante al *terminus* meridionale delle ferrovie messicane, traversante l'America centrale, discendente la linea delle Ande fino ad un certo punto in Bolivia, che poscia penetrerà nell'Argentina, Paraguay, Uruguay, con diramazioni verso il Brasile ed il Chilì.

Un'altra diramazione attraverso la Colombia giungerà a Caracas.

L'acceleramento degli studi di questo progetto trova la sua ragione nel desiderio di far costruire le ferrovie d'accesso al canale di Panama.

Notizie Diverse

La radiotelegrafia Marconi. — Le stazioni radiotelegrafiche Marconi, fra quelle in costruzione e quelle che saranno impiantate fra breve, vanno rapidamente moltiplicandosi.

Oltre alle stazioni che già funzionano in Italia, a Monte Mario e nel Golfo degli Aranci, ed oltre a quelle che saranno costruite in Sicilia, in Sardegna ed in alcune altre località delle coste italiane, sono già in costruzione altre stazioni radiotelegrafiche, fra le quali quelle del Marocco e del Canale di Suez, ed in progetto stazioni a Malta ed a Candia, così che le navi che si troveranno in viaggio nel Mediterraneo potranno sempre comunicare con le isole e col Continente.

La Compagnia Marconi sta ora trattando col Governo portoghese per stabilire stazioni alle Azzorre ed a Madera, le quali saranno destinate: quella delle Azzorre a comunicare colle navi delle linee di navigazione tra l'Europa e l'America Settentrionale e quella di Madera per comunicare coi piroscafi diretti alle coste africane ed a quelle dell'America Meridionale.

Deragliamento sulla Roma-Napoli. — Il giorno 10 corrente il treno merci n. 1262, partito alle 16.10 da Napoli, era giunto al ponte Previtolo tra Isoletta e Roccasecca.

Il treno era a doppia trazione, trainato dalle macchine 1710 e 4356, e composto di diciotto vagoni.

La seconda macchina, la 4356, deviò piazzandosi trasversalmente al binario. Quattro vetture, compreso il bagagliaio, accavallandosi nell'urto precipitarono dalla spalletta del ponte nel letto del torrente; dieci vetture ridotte in frantumi ingombravano il binario, mentre la vettura di coda nemmeno deragliava e le tre che la precedevano si limitarono a fuorviare.

Sei agenti, fra cui il capo conduttore del treno, rimasero vittime del disastro. Parecchi altri feriti gravemente.

I primi soccorsi giunsero da Ceprano, di dove si spedì anche un carro attrezzi per iniziare i primi lavori di salvataggio: ne giunsero poi da Napoli e da Roma insieme ad ingegneri e alti funzionari della Mediterranea e governativi. Da Roma sono giunti, fra gli altri, il cav. Lironcurti, ispettore principale del movimento e traffico e il cav. Talocci dell'ispettorato governativo.

La prima inchiesta pare abbia assodato che il disastro si deve alla rottura improvvisa di un asse della macchina e causa del deragliamento. Ad ogni modo è escluso che la linea non trovisi in perfetto stato d'esercizio.

Una spaventosa catastrofe in America. — I giornali hanno pubblicato particolari d'una catastrofe avvenuta ad un treno di petrolio sulla linea Western-Railway da New-York al lago Eriè.

Il treno era composto quasi esclusivamente di carri di petrolio e si trovò tagliato in due in seguito alla rottura di una catena.

Il macchinista fermò la prima parte del treno, mentre la seconda correva colla velocità iniziale. Ne nacque una collisione, nella quale un vagone frantumandosi incendiò, proiettando verso il cielo un bagliore immenso.

Da tutti i punti dei dintorni la folla accorse a contemplare questo sinistro spettacolo, ma ben tosto il fuoco si comunicò ad altri vagoni di petrolio e ne risultò un'esplosione.

Il liquido infiammato, lanciato in tutte le direzioni, avviluppò nel suo turbine uomini, donne e fanciulli.

La moltitudine fuggì in preda ad un terrore pazzo attraverso i campi. Si sarebbe creduto di vedere delle torcie accese correre per la campagna.

Parecchi per spegnere il fuoco che li investiva gettaronsi nel fiume e annegarono. Vi furono 25 morti e 40 feriti.

Per un bacino petrolifero. — A Nicosia, in provincia di Catania, è stata iniziata la perforazione di varii pozzi in un giacimento ove da vario tempo la Società francese dei petroli e delle perforazioni artesiane procedeva a scandagli. I pozzi raggiungono già da 200 a 500 metri di profondità, ma il bacino non si è per anco rinvenuto.

Onorificenze. — L'egregio sig. ing. cav. Thonet, Direttore Generale della Società l'« Entreprise Générale de travaux » a Liegi e Consigliere di parecchie Società di tramvie in Italia, è stato promosso Ufficiale della Corona d'Italia.

Le nostre vive congratulazioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pegli — Genova (21 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e delle provviste per la pavimentazione della traversa comunale, per L. 76,900. Dep. provv. L. 2000. Cauzione L. 7600. Consegna lavori 60 giorni.

Prefettura di Parma (23 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori urgenti per la sistemazione della sede stradale avallata per un tratto di metri 75, e scoscesa per metri 24, nella località Bosco Lebrone, fra le progressive 4010.80, e per arrestare il franamento della falda a monte della strada nella località Case Farioli, fra le progressive 7863.60 e 7914.60 in Comune di Berceto, lungo la nazionale n. 37, tronco Cisa-Fornovo, per L. 8324. Deposito provv. L. 500. Consegna lavori 50 giorni.

Congregazione di Carità di Schilpario — Bergamo (23 marzo, ore 12, per miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione della casa uso ospedale di Schilpario, per L. 11,730.82, provv. agg. al signor Bettoni Domenico fu Giosuè, di Azzone, via Santi, per L. 11,550. Deposito provv. L. 400. Cauz. L. 1200. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Paupisi-Ponte — Benevento (23 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori generali, opere e provviste per la costruzione della rotabile che dall'abitato della frazione Ponte mena alla provinciale Ferrarise, diretta alla stazione ferroviaria Casalduni-Ponte, per L. 7600. Documenti 22 marzo. Dep. provv. L. 380. Cauz. L. 760. Consegna lavori un anno. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Modena (23 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di demolizione dei fabbricati costituenti l'Isolario in quella città, compreso fra la via Emilia e le contrade Blasia, Coltellini e

piazza del Tempio Israelitico, per L. 15,500. Deposito provvisorio L. 1000. Cauzione L. 5000. Depos. spese L. 600. Consegna lavori agosto 1904.

Prefettura di Siracusa (24 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un pennello nel porto piccolo di Siracusa, da innestarsi alla base del bastione Gallo superiore, per L. 24,033.28. Deposito provvisorio L. 1500. Documenti fino al 16 marzo.

Prefettura di Sassari (24 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte di ferro in sostituzione di quello provvisorio in legno sul torrente Gallurese, lungo il tronco da Siniscola a Terranova Pausania, della strada nazionale n. 75, per complessive L. 65,500. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 18 marzo. Dep. provv. L. 3000.

Prefettura di Catania (24 marzo, ore 10, termini abbreviati di 10 giorni). — Appalto dei lavori di costruzione di una casa cantoniera semplice a due piani, in sostituzione di quella denominata Mandria Vecchia, lesionata e cadente, lungo il tronco da Cerami all'innesto della provinciale per Cesare della strada nazionale n. 70, per L. 6070.

Municipio di Torino (24 marzo, ore 14, def.). — Appalto del primo lotto del mantenimento e sistemazione delle strade di pianura a carico del Municipio, e della somministranza di cavalli per il servizio di inaffiamento del suolo pubblico ed altri servizi di nolo, per annue L. 25,655 in seguito al ribasso di L. 13.1415 0[0. Dep. spese L. 4500. Dep. provv. L. 10,000.

Municipio di Velletri — Roma (26 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un acquedotto. che deve convogliare in quella città acqua da sorgenti poste sopra il lago di Nemi, per L. 181,519.68, e cioè L. 146,242.95 per la parte metallica e lire 35,276.73 per movimenti di terra, opere d'arte ed altro relativo. Dep. provv. L. 10,000. Consegna lavori un anno.

Prefettura di Arezzo (27 marzo, ore 11, secondo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del secondo tronco della strada provinciale Tebro-Romagnola n. 23, compreso fra l'abitato di Montenero ed il confine con la provincia di Firenze, della estesa di m. 2037.24. Docum. 21 marzo. Deposito provvisorio L. 4700. Fatali 6 aprile.

Amministrazione Provinciale della Calabria Citeriore di Cosenza (28 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada provinciale n. 117, tronco compreso fra l'abitato di Amendolara e la sponda destra del ponte Canale di Ferro, della lunghezza di m. 16,081.60, provv. agg. per L. 633,403.95. Consegna lavori 4 anni. Docum. 20 marzo. Depos. provv. L. 36,000. Dep. spese L. 9600.

Prefettura di Ravenna (31 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte di legname fra il km. 10 ed il km. 11, sulla strada provinciale Ravenna-Sant'Alberto, nel recinto settentrionale della cassa di colmata del fiume Lamone, per complessive L. 62,350. Consegna lavori 180 giorni. Doc. 25 marzo. Dep. provv. L. 3000.

Deputazione Provinciale di Avellino (3 aprile, ore 11). — Appalto della manutenzione del tronco della strada provinciale n. 14, Paternopoli, Croci d'Acerno, da Pontelonuto alle Croci d'Acerno, di m. 17,229, per anni cinque e per annue L. 2492.72. Deposito provvisorio L. 500.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (3 aprile, ore 11, unico def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti pei lavori di riparazione, di consolidamento e di sistemazione generale della strada provinciale n. 71, e propriamente del tratto dalla comunale di Petrella all'abitato di Castellino, per L. 144,000, delle quali L. 126,956.30 a base d'asta. Docum. 26 marzo, ore 15. Deposito provv. L. 4500. Dep. spesè L. 1870.

Deputazione Provinciale di Piacenza (4 aprile, ore 12). — Appalto dei lavori e delle opere occorrenti alla costruzione di un tronco di strada provinciale tra la borgata di Ferriere e la villa dei Perotti, di m. 2808.39, per L. 141,161.10. Consegna lavori 18 mesi. Fatali 20 aprile, ore 12. Dep. provv. L. 8000.

Municipio di Bonefro — Campobasso (4 aprile, ore 11). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di costruzione dell'acquedotto delle sorgenti Acqualata per complessive L. 90,000, di cui L. 76,047.73 a base d'asta e il di più di lire 13,952.27 a disposizione dell'Amministrazione comunale per spese di progetto, ecc. Dep. provv. L. 3800. Fatali 25 marzo, ore 15. Deposito spese L. 1200.

Prefettura di Torino (7 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di deviazione del tratto della strada nazionale n. 22 del Gran San Bernardo, ora attraversante l'abitato di Etroubles di m. 417.26 per L. 34,000. Consegna lavori 8 mesi. Documenti 30 marzo. Dep. provv. L. 2200.

Prefettura di Catania (14 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di quattro pennelli in muratura per l'imbonimento della spiaggia e di un pontile di approdo sulla rada di Riposto, per complessive L. 144,500. Documenti 3 aprile. Dep. provv. L. 10,000. Fatali 29 aprile 1903.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria del Laboratorio Pirotecnico di Capua (28 marzo, ore 11, definitivo). — Appalto delle seguenti provviste: tonn. 400 di litantrace grasso (per gaz-luce) a L. 38, L. 15,200; tonn. 750 di litantrace magro a L. 38, L. 28,500; totale L. 43,700. Cauzione L. 4370. Consegna 1ª rata 60 giorni; 2ª rata 150 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale di Napoli, Spezia e Venezia (28 marzo, ore 12, miglioramonto di ventesimo). — Appalto dell'impresa di masellare e lavorare ferro e ferro omogeneo per ridurlo in ferro fino in verghe, in ferro minuto ed in ferro ordinario, per complessive L. 36,000, provv. agg. col ribasso del 17.10 0[0 e cioè per L. 29,844. Istanza 20 marzo. Dep. provv. L. 3600. Deposito spese L. 1000.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (31 marzo, ore 9.30, unico definitivo). — Appalto della fornitura di tonn. 150 di litantrace grasso (per fucine) a L. 50, L. 7500. Cauz. L. 750. Consegna 50 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia (9 aprile, ore 11). Appalto della fornitura alla R. Marina di cavi e fili elettrici di 4ª e 9ª categoria, per complessive L. 300,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto a seconda delle richieste. Cauzione L. 30,000. Risultati d'asta 14 aprile, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Marzoo 7	Marzo 14
Azioni Ferrovie Biella	L.	560	560
» » Mediterranee	»	465	471
» » Meridionali	»	693.50	698
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L.	438	435
» » » (2ª »)	»	408	408
» » Secondarie Sarde	»	247	259
» » Sicule	»	675	678
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D*	»	349	349
» » Cuneo 3 0[0	»	368	368
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	»	100.50	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	»	504.25	504
» » Meridionali	»	348.50	350
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	319	320
» » » 2ª emiss. »		316	316.50
» » Sarde, serie *A*	»	352	353.50
» » » serie *B*	»	352	353.50
» » » 1879	»	352	353.50
» » Savona	»	365	365
» » Secondarie Sarde	»	506.75	508
» » Sicule 4 0[0 oro.	»	512	512
» » Tirreno	»	510	510
» » Vittorio Emanuele	»	374	373

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 28 Febbraio 1903. — 24ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1057	1013	+ 44
Viaggiatori	1,348,710.06	1,089,947.70	+ 258,762.36	53,425.02	38,744.62	+ 14,680.40
Bagagli e cani	69,942.62	63,525.41	+ 6,417.21	1,057.91	966.01	+ 91.90
Merci a G.V. e P.V. acc.	314,105.54	322,098.30	— 7,992.76	11,580.48	11,122.05	+ 458.43
Merci a P. V.	1,876,523.96	1,634,446.22	+ 242,077.74	48,332.52	46,719.78	+ 1,612.74
TOTALE	3,609,282.18	3,110,017.63	+ 499,264.55	114,395.93	97,552.46	+ 16,843.47
Prodotti dal 1º Luglio 1902 al 28 Febbraio 1903.						
Viaggiatori	38,587,484 33	36,035,191.36	+ 2,552,292.97	1,780,883.91	1,630,136.45	+ 150,747.46
Bagagli e cani	1,885,385.99	1,782,174.44	+ 103,211.55	48,771.06	45,264.19	+ 3,506.87
Merci a G.V. e P. V. acc.	9,604,267.70	9,441,845.41	+ 162,422.29	339,622.94	331,004.82	+ 8,618.12
Merci a P. V.	49,910,421.84	49,011,110.58	+ 899,311.26	1,828,556.10	1,797,971.52	+ 30,584.58
TOTALE	99,987,559.86	96,270,321.79	+ 3,717,238.07	3,997,834.01	3,804,376.98	+ 193,457.03
Prodotto per chilometro.						
della decade	758.25	653.37	+ 104.88	107.41	94.90	+ 12.51
riassuntivo	21,005.79	20,224.86	+ 780.93	3,782.25	3,755.55	+ 26.70

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *23ª Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	117,910.00	3,466.00	20,036.00	110,273.00	1,843.00	253,528.00	618.00	410.00
1902	103,505.00	3,007.00	29,607.00	115,726.00	571.00	252,416.00	618.00	408.00
Differenze nel 1903	+ 14,405.00	+ 459.00	— 9.571.00	— 5,453.00	+ 1,272.00	+ 1,112.00	»	+ 2.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 20 FEBBRAIO 1903.								
1902-903	2,369,059.00	55,741.00	466,346.00	3,332,340.00	38,159.00	6,261,645.00	618.00	10.132.00
1901-902	2,232,537.00	52,513.00	493,417.00	3,385,844.00	35,274.00	6,199,585.00	618.00	10.032.00
Differenze nel 1902-903	+ 136,522.00	+ 3,228.00	— 27,071.00	— 53,504.00	+ 2,885.00	+ 62,060.00	»	+ 100.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	42,737.00	1,046.00	12,158.00	26,521.00	57.00	82,519.00	482.00	171.00
1902	35,976.00	787.00	13,198.00	22,117.00	165.00	72,243.00	482.00	150.00
Differenze nel 1903	+ 6,761.00	+ 259.00	— 1,040.00	— 4,404.00	— 108.00	+ 10,276.00	»	+ 21.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 20 FEBBRAIO 1903.								
1902-903	861,344.00	17,305.00	255,725.00	586,113.00	8,404.00	1,728,891.00	482.00	3,587.00
1901-902	835,581.00	17,322.00	246,113.00	565,129.00	6,296.00	1,670,441.00	482.00	3,466.00
Differenze nel 1902-903	+ 25,763.00	— 17.00	+ 9,612.00	+ 20,984.00	+ 2,108.00	+ 58,450.00	»	+ 121.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	3,702.00	134.00	350.00	3,564.00	»	7,750.00	23.00	337.00
1902	5,465.00	176.00	724.00	2,461.00	»	8,826.00	23.00	384.00
Differenze nel 1903	— 1,763.00	— 42.00	— 374.00	+ 1,103.00	»	— 1,076.00	»	— 47.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 20 FEBBRAIO 1903.								
1902-903	100,810.00	3,873.00	27,809.00	65,196.00	31,00	197,719.00	23.00	8,596.00
1901-902	93,382.00	4,261.00	25,147.00	44,873.00	31,00	167,694.00	23.00	7,291.00
Differenze nel 1902-903	+ 7,428.00	— 388.00	+ 2,662.00	+ 20,323.00	»	+ 30,025.00	»	+ 1,305.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1ª classe	Londra (2) 2ª classe	Parigi (3) 1ª classe	Parigi (3) 2ª classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1ª classe	Londra (4) 2ª classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1ª classe	Parigi (5) 2ª classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª classe		1ª,2ª,3ª classe	1ª e 2ª classe	1ª e 2ª classe	1ª, 2ª e 3ª classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 12 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 17 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 28 p.	7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 07 p.	8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1ª 2ª cl. (L)	W. L. 1ª 2ª (H)	Lusso	1ª 2ª cl.	1ª 2ª 3ªcl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	18 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1ª 2ª cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1ª,2ª,3ª		(G) 1ª 2ª cl. W. R.	1ª 2ª cl. W.R.(A)	1ª e 2ª cl. W. R.	*Pranzo* 1ª 2ª 3ª (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3ª classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — ***Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.*** Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — ***Da P.-L.-M. verso Boulogne.*** Una vettura di 1ª e 2ª classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Torino a Macon e solo 1ª classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Culoz e 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérieu); 1ª, 2ª e 3ª classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1ª e 2ª classe da Parigi a Macon e 1ª, 2ª e 3ª classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 4 Aprile 1903. NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

E LE TARIFFE

Uno dei principali argomenti che i fautori dell'esercizio ferroviario di Stato continuano a mettere innanzi per suffragare la loro tesi, è quello delle tariffe, che affermano siano minori con l'esercizio di Stato che non con quello dell'esercizio di Società private. Noi abbiamo già ricordati parecchi fatti che stanno contro quella temeraria affermazione, ma è bene tornare sulla questione, e ricordando di nuovo quelli già avvertiti, aggiungere gli altri che vanno mano mano verificandosi e che confermano la giustezza della massima che lo Stato è sempre il commerciante e l'industriale più cattivo fra tutti. E noi aggiungiamo, che quanto all'esercizio ferroviario lo diventerà sempre più, perchè esso diventa ogni giorno più complicato, ed esige una elasticità di movimenti maggiore; e ciò tanto più per quella parte che riguarda le tariffe.

Ecco ora i fatti che registriamo nella loro nuda realtà, e che non abbisognano di commento, poichè il commento lo contengono in sè stessi.

Il Consiglio delle ferrovie di Stato di Sassonia ha, or fa qualche mese, sottoposto all'approvazione del Governo delle proposte intese a sopprimere i biglietti di andata e ritorno, che sono di un uso larghissimo su quelle ferrovie, i biglietti circolari, i treni di divertimento, e ogni riduzione di prezzo dei biglietti. Inoltre nell'intento di aumentare il prodotto, che ora è insufficiente a coprire l'interesse e l'ammortamento del capitale, il Consiglio propone di aumentare i prezzi di tutti i biglietti.

Già abbiamo ricordato come procedono le cose in Prussia; ma giova rammentarlo di nuovo, poichè si è così facili a dimenticarlo. Il Ministro dei Lavori Pubblici, durante la discussione del bilancio, dichiarò che, malgrado i molti reclami che gli erano fatti perchè si diminuissero le tariffe ferroviarie, « le esperienze in materia di tariffe sono temerarie, e possono diventare disastrose per lo Stato e per le finanze ». E alludeva specialmente alle tariffe per le merci. Dichiarazioni presso che identiche faceva il Ministro per le tariffe per i viaggiatori; e, dall'insieme delle sue parole, si può concludere ch'egli non vedeva come si potesse innovare senza pericolo.

Una condizione di cose, forse ancora più evidente, è quella dell'Austria-Ungheria. Il relatore del bilancio delle ferrovie dell'Austria ha constatato che il peso annuale degli interessi del capitale, è del 4.25 0|0, di cui 2.21 0|0 è fornito dal prodotto netto della rete ferroviaria, e 2.04 0|0 dall'imposta. Perchè le ferrovie bastino a sè, occorrono 63 milioni, che il Governo chiede ad un aumento delle tariffe dei viaggiatori; e, visto che assai probabilmente esso non basterà, si prepara ad aumentare anche quelle sulle merci. Il relatore ha sollevato vive proteste; ma ciò non tolse che nel giugno scorso la Camera austriaca votasse l'aumento delle tariffe dei viaggiatori; e si può affermare che accadrà lo stesso per quelle sulle merci. L'Ungheria si è messa nella medesima via, ed ha aumentato di circa il 20 0|0 le tariffe dei viaggiatori, sperando di trarre sull'aumento tre milioni di corone.

Anche in Russia, già da alcuni mesi, si sono aumentate le tariffe dei biglietti a lunghe distanze; e si sono pure aumentate quelle dei treni celeri.

Dell'Australia abbiamo già altre volte parlato. L'esercizio ferroviario di Stato vi fa così cattiva prova, che i commercianti si sono stretti in lega, allo scopo di ottenere una diminuzione delle altissime tariffe. E non si dimentichi che colà i Governi sono socialisti o semi-socialisti, per cui ci dànno una prova anticipata di ciò che sarebbe l'esercizio di Stato in Europa, quando lo Stato e le ferrovie cadessero nelle mani dei loro correligionari.

A compiere la lista degli esperimenti abbiamo, infine, il Giappone. Esso fu nel 1899 costretto ad alzare sulle ferrovie di Stato le tariffe per i viaggiatori di circa il 20 per cento, giacchè i risultati finanziari erano notevolmente dannosi per lo Stato.

Come dicemmo da principio, i fatti parlano da sè, e i commenti sono superflui.

LE FUNICOLARI DEL CARBONE

GENOVA-BUSALLA

Da pochi giorni gli egregi ingegneri A. Carissimo e G. Crotti, che già acquistarono non poca rinomanza coll'impianto dei *sylos* granari a Genova, hanno reso noto un altro loro grandioso progetto che riguarda l'impianto di funicolari del carbone tra Genova e Busalla.

Subito l'« Associazione granaria » di Milano, sempre vigile su tutto ciò che possa migliorare le disagevoli condizioni del traffico tra Milano e Genova, promosse la esposizione del progetto stesso, mercè una interessante conferenza dell'ing. Crotti.

Ad essa presenziarono numerosi uditori, tra i quali eranvi un rappresentante del prefetto, l'ing. Rebora, sindaco di Novi, l'ing. Pugno per il sindaco di Milano, le rappresentanze delle associazioni Cotoniera e Serica, e quelle di altri sodalizi commerciali. Il conferenziere fu presentato con acconcie parole dal presidente dell'« Associazione granaria », signor Enrico Torrani, il quale rilevò la grande importanza di questo progetto, non solo per il commercio dei carboni, ma per tutto il commercio in genere, poichè, tendendo a sottrarre alle attuali vie d'accesso ed ai mezzi di comunicazioni con Genova, dei quali oggi disponiamo, una parte considerevole del traffico, renderà la potenzialità di questi mezzi meglio rispondente alle esigenze degli altri rami del commercio.

L'ing. Crotti quindi, dopo avere accennato ai disagi fra cui si svolge il movimento commerciale nel porto di Genova — disagi ormai da tutti riconosciuti — dice brevemente dei progetti di miglioramento intesi ad ampliare il porto e ad aprire un nuovo valico ferroviario attraverso l'Appennino. Queste opere non potranno però far sentire alcun beneficio se non dopo il loro compimento, e cioè se non tra una decina d'anni almeno, durante i quali Genova non saprà come dare maggior sviluppo alla sua attività, col grave pericolo di vedere nel frattempo sviate le correnti dei traffici nazionali ed internazionali, in modo da compromettere il suo avvenire. Da ciò il conferenziere deduce l'urgenza di provvedimenti immediati che diminuiscano l'insufficienza delle opere ferroviarie e portuali e passa ad esporre il geniale progetto che forma tema della conferenza, il quale, oltre prestarsi ad una facile e rapidissima esecuzione, risolve pienamente il problema di concedere al porto la voluta elasticità di movimento nel periodo di costruzione delle maggiori opere di riordinamento, apportando nel tempo stesso immediati ed ingenti vantaggi economici al commercio.

Alla descrizione dell'impianto progettato il conferenziere premette ancora alcuni interessanti dati sulla importazione del carbon fossile, la quale è andata gradatamente aumentando, raggiungendo negli ultimi anni la considerevole cifra di 5 milioni di tonnellate, dei quali metà fanno capo al porto di Genova e 1,350,000 passano oltre i Giovi. L'aumento annuo per questa destinazione è calcolato di oltre 50,000 tonn. Descrive quindi sommariamente i mezzi attuali di sbarco e trasbordo dei carboni, ai quali mezzi nuove serie critiche, per la loro insufficienza.

L'impianto progettato dagli ingegneri Carissimo e Crotti si propone: *a*) di provvedere con meccanismi speciali a tutte le operazioni di sbarco dei carboni arrivanti nel porto di Genova, occupando coi detti meccanismi soltanto una piccola parte delle aree ora adibite allo stesso scopo; *b*) di provvedere alla immediata, continua e costante asportazione dal porto delle materie così sbarcate, nonchè al loro trasporto sino a Busalla e successivo caricamento su vagoni e su grandiosi depositi, impiegando all'uopo meccanismi completamente indipendenti dalle attuali linee ferroviarie e di costruzione facile e rapida, di esercizio semplice ed economico.

Il concetto a cui il progetto si informa, è di estendere a molto maggiore lunghezza, per quella parte di carboni che deve dirigersi oltre i Giovi, quella catena continua, quel va e vieni di piccoli elementi trasbordatori, dei quali oggi si suole disporre soltanto fra la stiva e la calata.

Il movimento dovrebbe avvenire nel modo seguente: casse metalliche riempite a mano nella stiva verranno sollevate da otto elevatori elettrici a ponte, distribuiti nel porto lungo le calate alla Sanità e Molo nuovo, e da questi portate su vagoncini d'una ferrovia a doppio binario, a scartamento ridotto ed a circuito chiuso, con trazione funicolare continua, la quale le trasporterà a Sampierdarena, attraversando in galleria il massiccio roccioso della Chiappella. Quivi le casse piene verranno afferrate da apposito meccanismo ed appese ai carrelli di quattro ferrovie funicolari aeree che si spingeranno attraverso al sistema montuoso dell'Appennino e, valicatolo presso il passo dei Giovi, scenderanno a Busalla o ad una grande stazione di caricamento dei vagoni ferroviari od ai depositi.

Questi carrelli viaggieranno a distanze regolari ed in modo continuo, attaccandosi alle rispettive funi traenti. A Busalla — ove sarà costruito un parco che si estenderà per una lunghezza di quasi 1000 metri, ai lati delle stazioni delle ferrovie aeree, allacciato colla stazione della Mediterranea — i vagoncini saranno diretti o sopra vagoni, o sopra i depositi da caricare. Le casse, senza arrestarsi e senza staccarsi dai carrelli e dalle funi traenti, si rovescieranno, abbandoneranno il carico e ritorneranno subito, vuote, a Sampierdarena e da quivi saranno ricondotte in porto per mezzo della funicolare terrestre. Riprese dagli elevatori e ridiscese nella stiva delle navi, le singole casse saranno pronte per un successivo lavoro identico al descritto.

Una sezione secondaria del grandioso impianto, provvederà al caricamento dei vagoni ferroviari diretti alle due riviere, a Sampierdarena, alla linea di Ovada, od alla sosta del carbone destinato al consumo locale di Genova o del porto.

Il conferenziere continua tra il massimo interesse a descrivere più particolareggiatamente quanto sopra, accennando poi alla potenzialità dell'impianto che potrà trasportare annualmente 1,800,000 tonnellate, al suo costo, preventivato in 10 milioni, ed al tempo occorrente per la costruzione che potrà variare da 12 a 18 mesi al massimo dalla stipulazione dei contratti d'appalto,

Il conferenziere dimostra ancora la convenienza economica del trasporto aereo in confronto degli ordinari sistemi, poichè esso, fra risparmio nelle spese di trasporto, di sbarco, di magazzinaggio e di stallia dei vapori, porterà al commercio dei carboni una minore spesa di circa 3 milioni all'anno.

Parla quindi dell'utilità dell'impianto proposto in rapporto alle spese di sbarco e manipolazione dei carboni, ed accenna anche ai vantaggi indiretti che la costruzione di questo impianto apporterà ai servizi ferroviari e portuali, perchè esso eviterà specialmente la ressa dei vagoni a Genova, producendo indirettamente un aumento nella dotazione dei vagoni stessi.

Il conferenziere conclude quindi col manifestare la più viva fiducia che questo impianto — il quale, non richiedendo alcun sacrificio allo Stato, non danneggiando menomamente le ferrovie, non riducendo in complesso la mano d'opera attuale più di quanto la ridurrebbero le ordinarie grue del porto, può provvedere alla rimunerazione del proprio capitale, facendo risparmiare al commercio somme ingenti nelle operazioni di sbarco e di trasporto — abbia il più largo appoggio da tutti quegli enti che dal regolare funzionamento del porto di Genova possono trarre prosperità e vantaggi.

La chiara ed interessantissima conferenza fu vivamente applaudita. Sarà prossimamente ripetuta a Genova.

L'ITALIA E GLI STATI UNITI D'AMERICA

Il banchetto annuale della Camera di Commercio italiana a New-York, del quale già ci riferirono i dispacci, merita qualche maggiore cenno, sopratutto per l'importanza dei discorsi che vi furono pronunciati.

Brindisi del Presidente della Camera. — Dal brindisi del cav. uff. Antonio Zucca, presidente della Camera di Commercio, togliamo i seguenti periodi:

Al banchetto dell'anno scorso, dato in questo stesso luogo dalla Camera di Commercio italiana, io vi parlai dei progressi fatti in quell'anno; oggi mi compiaccio di annunziare che, durante gli ultimi dodici mesi, il progresso della Camera ha seguito di pari passo l'aumento nelle relazioni commerciali fra gli Stati Uniti e l'Italia.

L'Italia è forse la sola nazione che registri un aumento nelle sue importazioni agli Stati Uniti dopo l'attuazione della Tariffa Dingley, alcuni dei cui dazi sono quasi proibitivi. La primavera scorsa, dopo un'assenza di 32 anni dalla mia madre patria, mi recai all'estero ed assistei all'inaugurazione dell'Esposizione Nazionale di Arte decorativa in Torino. Affermo con orgoglio che le mostre artistiche degli Stati Uniti furono grandemente ammirate: e ciò nella classica terra dell'arte costituiva un encomio tale da insuperbirmi, tanto che, incerto come qualificarmi riguardo alla mia nazionalità, scelsi una via di mezzo e mi dichiarai un italo-americano.

Vi è una grande opportunità per migliorare le relazioni commerciali fra l'Italia e gli Stati Uniti. Qui noi abbiamo molti articoli che potrebbero con convenienza essere introdotti in Italia, ove la loro produzione richiede spesa maggiore; dall'altro lato l'Italia offre molte cose che con minore convenienza possono prodursi negli Stati Uniti. In vista di ciò, perchè non adottare un trattato speciale con scambievoli concessioni ed abbattere così la barriera dell'alta tariffa? Le transazioni commerciali fra i due paesi mostrerebbero allora un aumento meraviglioso.

Case di affari e capitali sono pronti. L'unico requisito ancora da ottenersi è un'adatta legislazione onde promuovere queste transazioni commerciali, invece di ostacolarle.

Siamo dolenti che dinnanzi al Senato si trovi un progetto di legge contro l'immigrazione, che verrebbe gravemente a colpire i nostri connazionali. La Camera di Commercio italiana si oppose a questa proposta di legge per la ragione che gli Stati Uniti, essendo una nazione giovane, pel loro meraviglioso sviluppo richiedono immigranti, i quali, senza avere alcuna nozione di Dante o di Shakespeare, godono buona salute, posseggono muscoli forti per lavorare ed aiutare l'esecuzione di progetti e miglioramenti che sono sempre in corso, contribuendo così a rendere prospera e grande questa nazione.

Il cav. uff. Zucca concluse ricordando Abramo Lincoln e invitando i convitati a bere alla salute del Presidente degli Stati Uniti, del Re d'Italia e a propiziare alla maggiore intimità nelle relazioni fra l'Italia e gli Stati Uniti.

Discorso del Console. — Ebbe quindi la parola il console, comm. G. Bianchi, il quale lesse il seguente discorso:

Non dedito all'arte oratoria, io mi alzo anche più mal volentieri stassera, in quanto che debbo prendere il posto lasciato vuoto da chi più di me avrebbe avuto diritto alla vostra attenzione: il nostro degno ambasciatore. Come vi ha già detto il Presidente della Camera nel suo egregio discorso, egli ha telegrafato il dispiacere che prova di non potersi trovare in mezzo a voi. Ha però incaricato anche me di insistere esponendovi che solo le necessità del suo alto ufficio e gl'importanti negoziati diplomatici in cui è impegnato hanno potuto trattenerlo dal prendere parte a questa geniale manifestazione dell'attività della Camera di Commercio. E tanto più mi duole la sua assenza in quanto che nessuna migliore occasione potrebbesi offrire di mostrare al sommo rappresentante del Governo, del pari che ai graditi nostri ospiti americani, quello che la Colonia italiana di New-York può fare, quali progressi ha già compiti e quale brillante avvenire le è riserbato.

Lo spettacolo solo che dal mio seggio io vedo una quantità di egregie persone, le quali, forti delle conquiste che con la loro intelligenza, col loro lavoro poterono raggiungere, e animate da un sentimento solo, quello di rammentare la patria lontana, si riuniscono a fraterno banchetto brindando all'Italia e al Re, sarebbe più convincente di ogni mia parola.

Ma più ancora troveremmo ragione di congratulare noi stessi se analizzassimo anche sommariamente le varie classi, i vari interessi che stassera si raccolgono sotto il ben auspicato nome di Savoia, negozianti e banchieri, rappresentanti di interessi marittimi e di professioni liberali, medici, avvocati, giornalisti, insegnanti, vengono qui stassera a far testimonianza delle conquiste ognor crescenti che la nostra Colonia seppe fare all'ombra della bandiera ospitale della grande nazione americana.

Basterebbe rammentare qualcheduna delle cifre che noi possiamo con orgoglio produrre per provare che quell'antico detto che New-York contiene più Tedeschi di qualunque città di Germania all'infuori di Berlino, più Scandinavi di Stoccolma e Christiania e così via discorrendo, dovrà presto completarsi coll'aggiunta che essa contiene più Italiani delle massime nostre città, forse anche di Roma, di Napoli o di Milano. Quest'asserzione che può a taluni sembrare esagerata, io la faccio pensatamente e dopo aver ben vagliato le cose.

E' già qualche anno oramai che nella Greather New-York e in un raggio di qualche miglio all'intorno noi non possiamo aver meno di un 300 mila Italiani. Se si pensa che 200 mila ne arrivarono nel decorso 1902 e che un numero ancora maggiore sbarcherà probabilmente in quest'anno, si vedrà che io non ho esagerato paragonando la popolazione italiana di New-York a quelle delle massime città d'Italia. Nè sappiamo quanto abbia a durare questo esodo, esodo simile a quello dei tempi antichi, ma differente in quanto che, invece delle guerre e degli eccidii, esso rappresenta la corsa incruenta dei popoli moderni verso gli scopi supremi della luce e della ricchezza, del progresso e della civiltà.

Non è però per il solo numero che noi progrediamo agli Stati Uniti, non è solo per l'esportazione degli uomini che noi abbiamo ragione di vantarci ogni volta che la Camera di Commercio ci chiama ad una specie di esame dei progressi fatti e dei risultati ottenuti. Secondo pubblicazioni ufficiali, le esportazioni italiane agli Stati Uniti ammontarono nel 1870 a soli 35 milioni di lire italiane, dieci anni dopo erano di 50; nel 1897 raggiunsero 123 e nel 1901 ben 153 milioni. Si potrebbero facilmente citare molti articoli italiani, la cui importazione, malgrado le alte tariffe che ora vigono, ha raddoppiato o triplicato in questo lasso di tempo. Pochi anni or sono la nostra navigazione a vapore non era affatto rappresentata agli Stati Uniti. I primi sette vapori arrivarono a New-York nell'anno 1897-98. Nel 1902 più di 100 vapori nazionali arrivarono con un tonnellaggio di quasi 150 mila tonnellate. Fra nazionali ed esteri, si calcola che non meno di 230 a 250 vapori, tutti di grande portata, siano partiti l'anno scorso dai porti italiani per New-York. E quest'anno il loro numero aumenterà ancora. Solo pel marzo prossimo, 28 hanno già annunziata la partenza da Napoli con merci e passeggeri.

Tutti questi progressi, di cui noi possiamo andare giustamente orgogliosi, hanno più che un riscontro nelle condizioni generali dell'Italia. Quel paese, di cui i giornali poco amici, anche a poca distanza di qui, solevano annunziare periodicamente il prossimo fallimento, è l'unico Stato d'Europa il cui bilancio siasi, nell'anno decorso, chiuso in avanzo, in cui, anzichè cercare nuove tasse e nuovi balzelli, si sta ora tentando di sollevare le classi meno abbienti e le provincie meno fortunate. Nè si tratta di pareggio aritmetico del bilancio dello Stato, indipendente dalle condizioni dell'economia nazionale. Per mille e mille segni si

manifesta invece il risveglio economico del paese che, ad uno scrittore francese, ha suggerito l'idea di un vero e proprio rinascimento dell'Italia. E infatti, o signori, un rinnovamento della vita nazionale dovuto ad un adattarsi delle nostre antiche energie alle condizioni mutate dei nostri tempi, non più ipnotizzati dalle memorie del passato glorioso, noi cerchiamo ora, coi mezzi e coi metodi moderni, la via del successo nel campo economico, nella grande concorrenza delle nazioni.

Questo rinascimento è il fatto che domina la storia recente d'Italia. Auguriamo che continui non interrotto per dare alla nostra antica razza l'unica gloria che ancora le mancava: quella della ricchezza materiale, della prosperità economica. E voi, che rappresentate quanto di più eletto conta la nostra Colonia, permettetemi di augurarmi che essa riesca, con l'attività sua operosa e tenace, a prendere una parte sempre più importante alla vita meravigliosa di questa grande metropoli. Voi continuerete così, o signori, a fare onore all'Italia e ad affermare, di fronte agli stranieri che vi ospitano, la vitalità inesauribile dello spirito italiano.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE ED INDUSTRIALI

Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

SIGNORI AZIONISTI,

Siamo lieti di presentare alla vostra approvazione il Bilancio per l'esercizio 1902, le risultanze del quale, confermando le speranze che ci eravamo permessi di esprimere nella nostra ultima relazione, ci dispensano dal fare speciali considerazioni sul regolare andamento della vostra azienda durante l'Esercizio scorso.

L'ammontare fatturato per lavori liquidati è stato di L. 7,175,258.68; si è cioè superata ancora la cifra, già notevole, dell'Esercizio precedente.

Anche l'Esercizio corrente si presenta con buone promesse, poichè oltre all'eredità di lavoro avuta dal 1902, si sono ottenute nei suoi primi mesi, nuove importanti ordinazioni ed altre, vi è ragione di sperarlo, si potranno in seguito avere.

Le cifre del Bilancio vennero come di solito scrupolosamente stabilite, e da esse potete esattamente giudicare della buona situazione della Società.

Il conto *Impianto* venne normalmente diminuito della differenza fra il prezzo di emissione e quello di rimborso sulle obbligazioni estinte in seguito all'annuale estrazione.

Il conto *Immobili*, *Ingrandimenti e Nuove Costruzioni* subì una diminuzione per minore valutazione e perchè venne da esso depennato l'ammontare di alcuni lavori eseguiti ed aventi carattere essenzialmente di rifacimenti o manutenzione.

Il conto *Materiale* presenta una diminuzione dipendente dalla rigorosa valutazione fatta specialmente del vecchio macchinario, che, per essere in servizio da più di un ventennio, oltre a renderci costosa la manutenzione, non corrisponde più alle moderne esigenze della nostra industria.

Il conto *Magazzino* è notevolmente diminuito pel fatto della cresciuta produzione delle officine e per effetto della norma impostaci di ridurre quanto possibile il capitale inamovibile.

Le *Costruzioni in corso* presentano una diminuzione in correlazione coll'aumentato importo fatturato ed al fatto che alcuni notevoli lavori assunti sul finire dell'Esercizio, furono posti in esecuzione soltanto nel principio del 1903

E' aumentata la cifra *Cauzioni e Depositi* per il semplice fatto delle ultime ordinazioni avute.

Il conto *Valori* segna un leggero aumento corrispondente all'ammontare delle *cedole* semestrali rimaste da incassare.

Infine il conto *Debitori* accusa un leggero aumento in relazione alla più grande quantità di lavori eseguiti e non ancora pagati alla fine dell'anno.

Le Amministrazioni ferroviarie erano alquanto in ritardo per somme di una certa importanza.

Al passivo voi noterete scemato il conto *Obbligazioni* di L. 45,390 importo di 89 obbligazioni rimborsate nell'anno.

I fondi di *Riserva e d'Ammortizzazione* sono aumentati delle relative note statutarie sugli utili dell'Esercizio antecedente.

Il conto *Creditori per Cauzioni e Depositi* non è che la contropartita dell'uguale conto all'attivo.

Da ultimo il conto *Creditori* è notevolmente diminuito essendo pressochè compensate le partite di giro costituenti l'aumento risultante del bilancio precedente.

E finalmente vorrete notare la cifra degli utili salita a L. 331,902.58, la quale ci permette di proporvi un dividendo di L. 50 per azione, pari al 10 0|0 sul Capitale Azioni. — Il dividendo medio per l'ultimo decennio toccherebbe con ciò appena il 5 0|0.

Tuttavia, fidando nella continuazione dell'attuale periodo di prosperità, dobbiamo sperare che tale media del dividendo possa per l'avvenire segnare altro aumento per la più equa rimunerazione del vostro capitale.

Se voi vorrete approvare la nostra proposta, la ripartizione degli utili verrebbe fatta nel modo seguente:

Al Municipio di Savigliano .	L.	6,638.05
Al fondo di riserva . . .	»	6,638.05
Al fondo d'ammortizzazione .	»	26,552.20
Al Consiglio d'amministrazione ed al Direttore Gerente. . .	»	39,262.50
Agli Azionisti	»	250,000.00
A conto nuovo	»	2,811.78
	L.	331,902.58

Dalla somma attribuita al Consiglio d'Amministrazione, L. 9189.10, che spetterebbero ad un amministratore delegato, rimarranno al conto profitti e perdite, mancando il titolare.

Proponiamo che il dividendo venga pagato dal 2 aprile prossimo in poi nella suesposta ragione di L. 50 per azione, contro ritiro delle cedole 42 e 43.

Prima di chiudere la nostra Relazione, sentiamo il doloroso dovere di parteciparvi che, per la morte dell'onorevole comm. avv. Gianolio Bartolomeo, la vostra Società ha perduto il suo consulente legale. Il Consiglio, che ne ha apprezzata l'opera per tanti anni prestata, è certo d'interpretare i sentimenti di voi tutti inviando alla sua memoria un mesto saluto e l'espressione del suo cordoglio per la perdita che priva la Società di un sincero ed affezionato amico, quale lo ebbe fin dai primi anni della sua costituzione.

Vi ricordiamo, per ultimo, che quest'anno viene a finire il mandato degli amministratori: Charbonier cav. Giulio, Deregibus cav. Federico, Fasola cav. Ernesto, Meano ing. comm. Cesare, i quali sono tutti rieleggibili.

Dovete poi eleggere i Sindaci ed i supplenti, il cui mandato deve rinnovarsi per legge ogni anno, e stabilire l'indennità da corrispondersi al Collegio Sindacale.

Relazione dei Sindaci.

Signori Azionisti,

Onorati nuovamente della vostra fiducia nell'assemblea generale dello scorso anno, veniamo oggi a darvi conto dell'esercizio passato, per quanto concerne l'ufficio dei Sindaci.

Abbiamo seguito con diligente cura lo svolgersi della gestione amministrativa e contabile della Società, e con sicura coscienza possiamo accertarvi che tutto è proceduto colla massima regolarità.

La Relazione del Consiglio d'Amministrazione vi dice che i risultati dell'esercizio chiuso al 31 scorso dicembre presentano ancora un miglioramento su quello dell'esercizio precedente, e noi siamo stati lieti di assentire alla ripartizione di un dividendo che corrisponde alle risultanze del

bilancio da noi esaminato diligentemente in ogni suo particolare e discusso in unione al Consiglio.

La vostra Società continua ad approfittare largamente del risveglio dell'industria nazionale, cosicchè vi è motivo di sperare che l'esercizio in corso darà risultati non meno soddisfacenti.

Torino, 28 febbraio 1903.

I Sindaci: Alberto De Fernex
Jos. Dupont
Ferdinand Poswick.

Deliberazioni.

L'Assemblea, dopo sentita la lettura della Relazione del Consiglio d'Amministrazione e della Relazione dei Sindaci, ad unanimità approva il bilancio al 31 dicembre 1902, il dividendo in L. 50 per azione e gli altri riparti di utili, in conformità alle proposte della Relazione del Consiglio, e l'indennità ai Sindaci.

L'Assemblea poi rielegge a membri del Consiglio d'Amministrazione i signori: cav. Giulio Charbonier, cav. Federico Deregibus, cav. Ernesto Fasola, ing. comm. Cesare Meano; a Sindaci i signori: ing cav. Alberto De Fernex, Giuseppe Dupont, Ferdinando Poswick; a Sindaci supplenti i signori: avv. Giovanni Collino, avv. Camillo Corte.

Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie economiche (Padova).

Domenica scorsa, a Padova, presenti 133 azionisti, rappresentanti 55,726 azioni con voti 5738 ebbe luogo l'assemblea annuale ordinaria. Con riserva di pubblicare come di consueto il testo della Relazione del Consiglio, vogliamo subito accennare che essa esordisce commemorando il defunto presidente, senatore Breda, ed accenna poi agli studi in corso di nuove ferrovie e alle ferrovie in costruzione come la Ferrara-Copparo. La costruzione delle linee Alessandria-Ovada e Thiene-Rocchetta-Asiago si inizierà quanto prima.

I prodotti lordi diretti e indiretti del traffico sulle linee in esercizio furono nel 1902 di L. 3,756,700.99, con un aumento di L. 134,327.86 in confronto del 1901. Le spese a loro volta ammontarono a L. 2,635,097.96 con un aumento su quelle del 1901 di L. 31,041.

Pochi e di entità affatto secondaria furono nello scorso anno i litigi.

La relazione chiarisce, poi, i dati riguardanti il patrimonio sociale e così tutte le parti passive del bilancio.

Venendo al conto profitti e perdite, si hanno rendite (compreso il reddito netto dell'esercizio ferrovie in lire 1,132,210.86) per L. 1,287,695.91 contro L. 747,869.63 di spese, quindi un utile di L. 539,826 18 di cui l'assemblea votava il seguente riparto: previdenza al personale L. 50,000; alla riserva L. 47,699.73; al Consiglio L. 23,849.86; agli azionisti L. 4 per azione, L. 40,000; a conto nuovo lire 18,276.59.

Eletti dall'assemblea a nuovi amministratori il senatore De Medici e il marchese Di Bagno; riconfermati i consiglieri comm. Bortolo Clementi, Giacomo Cuzzeri, cav. Michele Odero, cav. Romolo Posi. Riconfermati i sindaci avv. B. Levi, avv. G. Cattaneo, L Campodonico.

Il Consiglio d'amministrazione, riunitosi dopo l'assemblea, nominava a proprio presidente il senatore De Medici e a vice-presidente il comm. Da Zara.

Società Anonima Ferrovia Novara-Seregno.

Ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, capitale L. 6,300,000, versato 5,740,000.

Dal Consiglio d'amministrazione venne presentata una relazione nella quale si attesta che le buone previsioni fatte per lo scorso esercizio si verificarono pienamente, ottenendosi un prodotto nella misura del 1900, dopo che questo, per cause diverse, era sensibilmente ribassato nel 1901.

La relazione assicura che anche per l'esercizio in corso continua il buon andamento, come si può prevedere dagli introiti di gennaio e febbraio; ad assicurare poi la fiducia del Consiglio nel risultato finale, concorre un fatto importante e cioè la costruzione di due grandissimi impianti della Società Lombarda per la distribuzione di energia elettrica, impianti che daranno incremento ai trasporti della Novara-Seregno.

Si dànno in seguito dalla relazione notizie sulla ferrovia dell'Olona, esprimendosi la fiducia che nell'assemblea ordinaria dell'anno prossimo si possa parlare delle disposizioni per l'imminente inaugurazione della nuova linea.

Il rapporto dei sindaci, pure presentato all'assemblea, rileva che i prodotti della linea nel 1902 ammontarono a L. 238,997.67, essendosi aumentata di L. 21,459.65 la quota dei prodotti spettante alla Società.

" L'Ausiliare „
Locazione di vagoni - Imprese ferroviarie e tramviarie.

Il 31 scorso marzo ha avuto luogo l'assemblea generale per l'approvazione del bilancio, dal quale risulta che il terzo esercizio ha dato, dopo larghe svalutazioni, risultati favorevolissimi. La Società ha aumentato il proprio parco vagoni per circa mezzo milione nel 1902, e dispone oggi di materiale per più di 3,000,000. Essa progredisce nell'esercizio della locazione di vagoni, contribuendo a riempire una lacuna sempre lamentata.

Fatti i deperimenti sui carri in L. 126,363; valutate le altre attività colla massima prudenza, sono state assegnate alle azioni L. 135,000 pari al 9.80 0|0 sul capitale versato e *pro rata temporis*, mandando al nuovo esercizio L. 58,811.25.

Società Anonima della Ferrovia Massa-Follonica (Milano).

L'assemblea generale ordinaria del 31 marzo scorso, ha approvato il bilancio al 31 dicembre ultimo, o piuttosto la situazione dei conti, perchè la ferrovia sociale si è aperta al pubblico soltanto il giorno 11 dicembre scorso. La relazione del Consiglio constata che il traffico si manifesta in maniera da dare buone lusinghe per lo sviluppo di esso.

Società Anonima di Navigazione fluviale (Venezia).

Nei locali della Camera di Commercio di Venezia ebbe luogo il 29 marzo l'assemblea annuale degli azionisti di questa Società (capitale 1,000,000 interamente versato). Intervennero 23 azionisti rappresentanti 1759 azioni.

Il conte senatore Luigi Sormani-Moretti presiedeva l'assemblea.

La relazione del Consiglio porta i seguenti dati comparativi degli esercizi dei due primi anni di vita della Società.

	Anno 1901	Anno 1902
Trasporti	tonn. 36,052	tonn. 62,077
Incassi	L. 163,528.52	L. 326,148.58
Spese	» 180,839.51	» 274,986.74
Risultati d'eser. passivi .	» 95,852.28	—
» » attivi .	—	» 20,765.51
Bilancio passivo . . .	» 74,705.46	pareggio

Non possedendo sufficiente materiale natante per le abbondanti richieste di trasporti, dovette noleggiare barche di privati e calcola a L. 20,000 gli utili così perduti.

Per aumentare la potenzialità produttiva delle barche da carico trova indispensabile la sistemazione di grue e mezzi economici di sbarco negli scali principali e fra non molto, animata dai risultati ottenuti, sottometterà agli azionisti delle proposte per l'aumento del capitale sociale.

Le stesse cose vengono pure caldamente propugnate nella relazione dei sindaci.

Il bilancio viene approvato e ad unanimità rieletti gli uscenti di carica, a *consiglieri* i signori: Boselli ing. Luigi di Milano, Moschini ing. cav. Alessandro. Ratti cav. Carlo; a *sindaci* i signori: Coletti cap. Augusto, Millosevich Augusto, Sciaccaluga cav. Domenico; a *sindaci supplenti* i signori: Licer dottor Edoardo, Pasqualin Andrea.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La Commissione per le ferrovie d'allacciamento al porto di Genova.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, on. Balenzano, ha nominato la Commissione che deve studiare il problema delle ferrovie che fanno capo al Porto di Genova.

A far parte della Commissione furono chiamati: il senatore Adamoli, presidente; i senatori Capellini e Leone Pelloux, gener.; il colonn. Lorenzo Bonazzi; l'ing. Gaetano Brugnoli, il prof. Leonardo Loria; G. B. Beccaro e gli ing. G. Lanino, Vincenzo Crosa, Luigi Balducci e Nicolò Nicoli; segretari furono nominati gli ing. Edilio Ehrenfreund e Augusto Forti.

La Commissione dovrà riferire fra sei mesi.

><

I direttissimi fra Roma e Milano.
(Nuovi treni nell'Alta Italia).

Furono tenute in questi giorni al Ministero dei Lavori Pubblici alcune conferenze, a cui presero parte i delegati del Governo e quelli delle Società ferroviarie, per concordare notevoli miglioramenti negli orari dei treni.

Sappiamo intanto che le Società esercenti le Reti Mediterranea ed Adriatica, deferendo alle premure del Governo, hanno acconsentito alla conservazione, anche durante la prossima estate, dei treni direttissimi 19 e 20 fra Roma e Milano, via Sarzana-Parma, i quali, come è noto, nella corrispondente stagione degli anni scorsi venivano soppressi, stante la loro scarsa utilizzazione.

Nelle suddette conferenze è stato inoltre stabilito di attuare, col 1° giugno, un treno diretto diurno tra Genova e Pisa, ed un treno diretto notturno tra Ventimiglia e Genova, che a Ventimiglia coinciderà col diretto del mattino da Nizza, e a Genova coi diretti per Milano e Torino.

><

Ferrovia Alessandria-Ovada.

Oggi, 4, in Roma, il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro sottoscriveranno col sindaco di Alessandria l'atto di concessione ed esercizio della ferrovia Alessandria-Ovada, che, per la linea Genova-Ovada, costituirà un nuovo sbocco per il porto di Genova.

La ferrovia concessa misurerà 33 chilometri. La concessione ha la durata di 70 anni, col sussidio chilometrico di L. 5000 annue.

Il sindaco di Alessandria dichiarerà contemporaneamente di sub-concedere la costruzione e l'esercizio della linea al marchese Medici ed alla Società Veneta.

><

Per l'allacciamento delle stazioni di Roma.

La Rete Adriatica ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un suo progetto per l'allacciamento delle due stazioni di Roma Trastevere e Termini.

Il passaggio del Tevere avverrebbe a monte del porto di Ripagrande. La spesa preventivata non eccederebbe i 5 milioni.

><

Per il porto di Brindisi.

Da alcuni cittadini di Brindisi è stata mandata alla Camera una petizione diretta ad ottenere che venga provveduto all'allestimento tecnico del porto di quella città, per modo che esso abbia a corrispondere alle esigenze del commercio moderno.

La Commissione per l'esame delle petizioni, rilevatane l'importanza, l'ha proposta alla Camera, che ha approvato l'invio della petizione stessa al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Capitolato dell'acquedotto Pugliese.

Il Consiglio di Stato ha approvato, con alcune modificazioni, il capitolato d'appalto e il regolamento d'asta per l'acquedotto pugliese.

><

Ferrovia Colico-Sondrio-Chiavenna.
(Fornitura di materiale metallico).

La Direzione Generale della Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il contratto stipulato con la Ditta Società delle Ferriere Italiane di S. Giovanni Valdarno, per la fornitura di 118,600 piastre intermedie d'acciaio dolce (ferro omogeneo), destinate al rinforzo delle linee Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna.

><

Nell'alto personale dell'Ispettorato ferroviario.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha emanato il seguente ordine di servizio:

« Il signor comm. Attilio Vivaldi, R. Ispettore generale dell'esercizio delle Strade ferrate, in seguito a sua domanda, è stato collocato a riposo, con decorrenza dal 1° aprile corrente.

« Da questo giorno, e fino a nuova disposizione, il signor comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore generale delle costruzioni e concessioni di strade ferrate, è incaricato della dirigenza anche per gli affari dell'esercizio.

« In tale dirigenza egli sarà coadiuvato dal R. Ispettore superiore, signor comm. Icilio Calvori, per gli affari di competenza delle Divisione I, II, V e VI.

« In caso di assenza o di impedimento dell'Ispettore generale, la dirigenza di tutto il servizio resterà affidata al comm. Calvori ».

><

Per le strade d'accesso alle stazioni.

Si è riunita la Commissione che esamina il disegno di legge sulle strade di accesso alle stazioni ferroviarie e sulle strade comunali obbligatorie rimaste incompiute per effetto della legge 19 luglio 1894.

Fu approvata ad unanimità la Relazione con le modificazioni concordate fra la Commissione ed il Governo.

Ecco le principali:

a) È portato da 5 ad 8 anni il termine nel quale i Comuni possono costruire le strade d'accesso alle stazioni;

b) Per queste strade sono ammessi mutui con la Cassa Depositi e Prestiti, e l'ammortamento viene elevato dal termine normale di 35 anni a 50 per casi speciali;

c) Sono ammesse le prestazioni di opera, ma si lascia ai Comuni facoltà di applicarle; ne sono esenti gli operai ed i braccianti.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1902 al 28 febbraio 1903.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1902 al 28 febbraio 1903, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 88,168,943 contro L. 84,265,309 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 3,903,634.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 22,476.213

Per la *Rete secondaria* L. 7,288,895 contro L. 6,991,553 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 297,342.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 101,429,679 contro L. 96,012,723 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 5,416,956.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 26,074,471.

Per la *Rete secondaria* L. 4,049,631 contro L. 3,824,929 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 224,702.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 6,496,457 contro L. 6,375,613 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 120,844.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 191,805.

Per la *Rete secondaria* L. 1,812,153 contro 1,744,437 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 67,716.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 12,117,083.

Da queste cifre pei 8 primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 9,031,194 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Derivazione di acque pubbliche.

L'ingegnere Gerolamo Palmieri, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda allo scopo di ottenere la concessione di derivare dal torrente Sangone, in territorio di Coazze, una quantità d'acqua nella misura massima di moduli 5, onde utilizzarla, con un salto di metri 99.16, per la produzione di una forza nominale di HP 636.

La derivazione avrebbe luogo a sponda sinistra del Sangone, in regione Forno, a valle della riunione dei due rami del torrente in un unico letto a fondo roccioso, per mezzo di una diga stabile formata con massi e grossi scampoli di pietra collegati con malta cementizia e raccordati alla sponda sinistra con la roccia viva che si protende nel letto del torrente, ed a sponda destra coi grossi massi che vi sono disposti. A sinistra della diga avrebbe luogo la presa per mezzo di una bocca in pietra da taglio con la soglia disposta sotto alla cresta della diga di presa, e l'architrave col labbro a livello della cresta medesima.

Seguirebbe il canale in muratura con sponde verticali e pareti liscie, e indi un primo sfioratore con ciglio verso il torrente, ed il canale stesso, al km. 0.850.50, raggiungerebbe quindi la vasca d'innesto della condotta forzata.

La spesa per quest'opera viene preventivata in lire 50,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto della fornitura di due pensiline metalliche da impiantarsi nella stazione di Sesto Fiorentino. Delle 21 Ditte ammesse alla gara, 8 soltanto hanno presentato offerte di ribasso variabile dal 10.75 al 22.82 0|0, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alfredo Ferrari, di Modena, che risultò il migliore offerente (22.82 0|0).

— Il 31 marzo p. p., presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ebbe luogo la gara nazionale per la fornitura di 6 locomotive con tender, aggiudicata provvisoriamente alle Officine Meccaniche di Milano; di 10 locomotive con tender e di 4 locomotive-tenders, aggiudicate provvisoriamente alla Società Costruzioni Meccaniche di Saronno; mentre la gara per la fornitura di 7 locomotive-tenders fu dichiarata deserta, perchè tutte le offerte risultarono superiori al massimo stabilito dalla scheda segreta.

Il giorno stesso ebbe anche luogo la gara per la fornitura di 2 locomotive-tenders, che fu provvisoriamente aggiudicata alla Società Costruzioni Meccaniche di Saronno.

(*Proroga della gara internazionale di materiale rotabile*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha prorogato al 21 corrente la gara internazionale, ed al successivo giorno 25 quella nazionale, che dovevano aver luogo rispettivamente il 4 e l'8 del mese corrente, per la fornitura di 5 carrozze ADNc e di 7 carrozze CN (gara internazionale), e di 5 carrozze ADNc e 33 carrozze CN (gara nazionale).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara internazionale per materiale rotabile*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha indette le seguenti gare internazionali per acquisto di materiale rotabile:

20 Aprile 1903.

N. 8 locomotive a otto ruote accoppiate;
» 15 carrozze di seconda classe, serie B*cre*;
» 12 bagagliai a due comparti.

21 Aprile 1903.

N. 75 carri coperti per derrate, serie HBFc*d*;
» 125 » » serie HB*d*;
» 125 carri scoperti, serie LF e L.

22 Aprile 1903.

N. 25 carri scoperti, serie N*tf*;
» 25 » con bilico, serie NB*tf*;
» 10 carri piatti per massi, serie N.N.

Ci riserviamo di dare analoga comunicazione per quanto riguarda le corrispondenti gare nazionali, che verranno pure indette fra breve.

(*Gare aperte*)

Il 4 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di completamento del servizio di trasbordo sullo scalo di Milano Porta Sempione; e il successivo giorno 8 avrà poi luogo il dissuggellamento delle schede che presenteranno le Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione dei piedritti della galleria di Ciampino, sulla linea Ciampino-Frascati.

— Il 9 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto delle opere di presidio alla fondazione

del Ponte sul Po al km. 17.096 della linea Airasca-Cavallermaggiore.

— Il giorno 11 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori per la sistemazione del servizio merci nella stazione di Volterra.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sottomurazione di massi pericolanti sulla costa rocciosa a sinistra della linea Eboli-Metaponto, al km. 119.105, fra le stazioni di Romagnano e di Balvano, L. 1400.

Costruzione di metri 161.75 di galleria artificiale all'imbocco Reggio della galleria di San Sebastiano al km. 365.391 della linea Battipaglia-Reggio, L. 46.500.

Ricostruzione del volto del ponticello sul torrente Seveso al km. 33.537 della linea Milano-Chiasso, L. 6100.

Modificazioni al forno per cuocere le lamiere d'acciaio nelle Officine principali di Torino, L. 960.

Ricostruzione del rivestimeuto del quarto di cono a monte della spalla lato Reggio del ponte sul Solofrono al km. 24.734 della linea Battipaglia-Reggio, L. 1500.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Moncalvo, L. 28,500, delle quali L. 19,900 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento del sottopassaggio al km. 336.926 in seguito a danni causati da piene sulla linea Battipaglia-Reggio, L. 900.

Ampliamento del locale per la custodia del piccolo bagaglio nella stazione di Roma Termini, L. 620.

Impianto di una terza colonna idraulica nella stazione di Mirto Crosia sulla linea Taranto-Reggio, L. 700.

Rinnovazione parziale del rivestimento nella galleria del Belbo fra i km. 33.069 e 37.326 della linea Savona-Bra, L. 10,800.

Rete Adriatica:

Ampliamento della stazione di Monselice, L. 100,000, delle quali L. 58,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del locale ad uso dormitorio del personale di macchina, degli uffici e dell'alloggio del Capo-Deposito nella stazione di Orte, L. 34,000, delle quali L. 28,000 per i lavori da appaltarsi.

Lavori per provvedere di acqua potabile la stazione di Vicovaro e la casa cantoniera al km. 50.598 della linea Roma-Sulmona, L. 3400.

Opere di difesa contro la penetrazione delle zanzare nei fabbricati di alcuni tronchi di linee compresi in zone malariche, L. 57,120.

Sostituzione nella stazione di Desenzano dell'attuale stadera a ponte di vecchio tipo con altra nuova a rotaia continua, e reimpiego della detta stadera di vecchio tipo, previa opportuna trasformazione, nella stazione di ponte San Marco, L. 6900.

Esplorazioni del terreno su cui è stabilita la ferrovia fra i km. 172.290 e 172.560 della Pescara-Aquila-Terni, L 6900.

Sistemazione della ferrovia Bologna-Otranto fra i chilometri 400.300 e 401.600, L. 38,000, delle quali lire 34,000 per i lavori da appaltarsi.

Applicazione del freno ad aria compressa e del segnale d'allarme sistema Westinghouse e della conduttura per il riscaldamento a vapore sistema Haag a sei carrozze Cu provenienti dalla trasformazione delle sei carrozze Cn, dal N. 3640 a 3645, L. 10,000.

Riempimento delle caverne sotto la piattaforma stradale presso al km. 13.060 della linea Roma-Orte, L. 8000.

Rete Sicula:

Lavori occorrenti alle gallerie 14 e 15 fra le stazioni di Acicastello e di Acireale, fra i km. 249.286 e 250.195 da Palermo, della linea Messina-Siracusa, L. 38,600.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Rifacimento con rotaie d'acciaio da metri 12 del modello 1° tipo FF. CC., di metri 341 di binario in ferro, modello H e D, nella stazione di Castagnole delle Lanze, sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, per L. 3110.

Proroghe di noleggi di 2386 carri chiusi ed aperti, per L. 705,392.37.

Sostituzione, con prolungamento e sistemazione delle spalle, della vecchia travata (binario a mare) del ponte sul torrente Carrione della linea Pisa-Genova, per lire 17,400.

Rivestimento del Rio e riparazioni alle murature presso l'imbocco Nord della galleria Creverina, sulla linea Torino-Genova, per L. 7530.

Rete Adriatica:

Sistemazione della strada campestre e degli scoli di acqua presso il cavalcavia, al km. 108.444 della linea Roma-Firenze, per L. 1300.

Impianto dell'illuminazione elettrica nelle stazioni di Sulmona e di Sulmona-Introdacqua, per L. 5583.20.

Lavori diretti a ristabilire l'esercizio ferroviario interrotto all'attraversamento del canale Cillareys, al chilometro 755 della linea Bologna-Otrato, per L. 60,000.

Rete Sicula:

Impianto nel deposito locomotive di Palermo di una trasmissione atta a dare il moto al macchinario esistente ed a quello che eventualmente vi sarà installato in seguito, per L. 2054.52.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato, fra altro, parere favorevole sulle seguenti domande relative a derivazioni di acque pubbliche:

Domanda della Ditta De Zolt per derivazione d'acqua dal Piave (Belluno);

Domanda eredi De Piccoli-Trevisanato per rinnovavazione di concessione d'acqua dal fiume Mussestre (Treviso);

Domanda Rizzo ed altri di rinnovazione di derivazioni dal canale Battaglia (Padova).

Ha poi respinto il ricorso del Comune di Gromo contro il decreto prefettizio, relativo alla derivazione dal torrente Goglio e dal rio Sanguigno, concessa alla Ditta Crespi (Bergamo).

Notizie Ferroviarie Italiane

Progetto per una direttissima Crema-Milano. — La città di Crema lamenta da tempo di non avere dirette comunicazioni con Milano, da dove dista 40 chilometri. E' bensì vero che Crema ha già due vie ferrate per dirigersi a Milano, una percorsa dalla tramvia, per Lodi e Melegnano, di 47 chilometri, che si superano in oltre tre ore, l'altra, vera ferrovia, per Treviglio, con trasbordo in questa stazione, sulla Milano-Venezia, ma viziosissima questa,

misurando 54 chilometri ed esigemdo un viaggio di oltre due ore.

Nelle presenti condizioni di cose quella plaga industre comunica con Milano con ripieghi accompagnati da incomodi trasbordi e notevoli perditempi.

Per ovviare a questi inconvenienti fu da tempo studiato in tutti i dettagli il progetto di altra tramvia che da Crema si dirigesse a Milano per Pandino, Spino e Paullo, ma è dubbio se questo mezzo apporterebbe un miglioramento nelle comunicazioni dei due centri, poichè esse sarebbero ancora eccessivamente lente.

Il comm. Sforza Terni ha all'uopo pubblicato uno studio, il quale tende a far discutere il quesito se convenga una nuova linea tramviaria piuttosto che una ferrovia, provando con copia di buone ragioni come debbansi eseguire gli studi per una linea ferroviaria, potendo questo condurre ad una più pronta risoluzione del problema.

Allo scopo di una intesa per agitare efficacemente la questione, si tenne a Milano una adunanza di interessati, sotto la presidenza del senatore Sanseverino da Vimercate.

Agli intervenuti il comm. Terni espose la opportunità di costituire una associazione che promuova gli studi di questa ferrovia *direttissima* per Spino e Paullo, e gli intervenuti convennero ad unanimità nelle sue idee. Si nominò quindi una Commissione, composta dei signori commendator Sforza-Terni, avv. Clito Bonzi, dott. Azio Samarani, Vittorio Manusardi e Giovanni Morlacchi, perchè indica, in Crema, entro la prima quindicina del prossimo aprile, l'adunanza costitutiva dell'associazione stessa, alla quale tutti i presenti aderirono.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,839,171.25, con un aumento di lire 31,095.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1903 si ragguaglia a L. 26,517,453.05, e presenta un aumento di L. 1,192,819 59 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 marzo 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 387,273, e presentano un aumento di L. 29,643 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 marzo 1903 ammontano a L. 9,229,505, con un aumento di L. 232,141 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto della ferrovia Giura-Sempione.* — Ecco quale sarebbe la situazione attuale di tale questione.

Se l'Italia accorda prima del 1° maggio il trasferimento alla Confederazione della concessione del tunnel, il progettato accordo per il riscatto all'amichevole potrà essere conchiuso definitivamente. Altrimenti tutto sarà rimesso in questione.

Tuttavia, sulla domanda della ferrovia Giura-Sempione, il Consiglio federale dichiarò che la Confederazione assumerebbe dal 1° maggio gli oneri ed il servizio dei prestiti consolidati dalla Compagnia e pagherebbe agli azionisti un interesse 3 1|2 0|0 sul prezzo del riscatto loro spettante. Questo prezzo dovrà essere calcolato provvisoriamente, sotto riserva di regolamento di conto, e la liquidazione sarebbe in tal modo grandemente facilitata.

La *Gazzetta di Losanna* dà poi sui nuovi impegni da assumersi dalla Confederazione, dal 1° maggio in poi, le seguenti informazioni:

« Fra la Confederazione e la Giura-Sempione sarà conchiusa una speciale convenzione, secondo la quale la Confederazione assumerà alla pari dal 1° maggio il prestito consolidato 3 1|2 0|0 della Giura-Sempione e ne servirà gli interessi.

« L'ammontare del prezzo di riscatto spettante agli azionisti sarà della rendita 3 1|2 0|0 per parte della Confederazione dal 1° maggio 1903 in poi.

« Per quanto concerne la ripartizione del dividendo per il 1903, la Confederazione garantisce, in caso di riscatto all'amichevole, il 4 1|2 0|0 alle azioni privilegiate e 4 0|0 agli azionisti ordinari. In questo caso diventa quindi superfluo consultare l'assemblea degli azionisti.

« Se invece il riscatto all'amichevole non avesse luogo, l'assemblea degli azionisti dovrà statuire sul dividendo per il 1903.

« Il Consiglio d'amministrazione decise di dare alla Commissione di liquidazione pieni poteri per trattare il riscatto all'amichevole anche dopo il 1° maggio. Tuttavia il riscatto conchiuso in queste condizioni dovrà essere sottoposto alla ratifica degli azionisti.

« Secondo gli statuti, le azioni della Confederazione sarebbero escluse dal voto sulla ratifica ».

Si aggiunge che, secondo ogni probabilità, la risposta dell'Italia per quanto concerne il trapasso della concessione del Sempione non potrebbe intervenire in modo definitivo prima del 18 aprile. In ogni caso le proposte del Governo dovranno essere sottoposte alla ratifica, mediante una legge, alle Camere. Ora le Camere italiane entrano in questi giorni in congedo e non si raduneranno che dopo Pasqua.

— *Per l'applicazione della trazione elettrica alle ferrovie federali.* — Sabato scorso ebbe luogo a Berna una conferenza, alla quale presero parte i periti tecnici delle strade ferrate federali e delle altre linee principali svizzere, la Direzione tecnica del dipartimento federale delle strade ferrate e dei rappresentanti della grande industria: Fabbrica di macchine ad Oerlikon, Brown, Boveri e C., ecc. La conferenza doveva sostituire un Comitato per gli studi in vista dell'introduzione dell'esercizio elettrico delle strade ferrate sulle principali linee svizzere, raccomandata dalla mozione Dickelmann al Consiglio nazionale. Per il momento si tratta di occuparsi della via da seguirsi per gli studi e le inchieste.

La Società si è costituita ed ha nominato il proprio Comitato dirigente coi signori Fluci, direttore generale delle strade ferrate federali, presidente; D. Tissot, della Compagnia elettrotecnica di Basilea, primo vice-presidente; Wissling, professore alla Scuola politecnica federale, segretario. Il servizio di cassa sarà fatto dalla Casa Brown, Boveri e C. a Baden. La conferenza fissò il suo budget ed il programma dei suoi lavori per un anno.

Il Comitato di studio è composto del signor Wissling e di rappresentanti del Dipartimento federale delle ferrovie, della Compagnia del Gottardo e della Fabbrica d'Oerlikon.

Ferrovia nell'Africa tedesca. — Il Reichstag, febbrilmente occupato a chiudere il bilancio prima della fine di marzo, è arrivato con la discussione alle colonie il 17 scorso, e si occupò più particolarmente dei possedimenti tedeschi dell'Africa orientale. In prima linea nell'ordine del giorno è venuta la questione delle ferrovie, e precisamente si è trattato del prolungamento della linea esistente Tanga-Nuchesa-Korogwe fino a Mombo. A questo scopo il Governo ridomanderà un primo credito di un milione di marchi, che del resto fu rifiutato l'anno scorso.

Questa volta è il Governatore dell'Africa orientale tedesca in persona, conte Götzen, che difende il progetto di cui si parla. Egli ha fatto conoscere che tale prolungamento s'impone in modo imprescindibile, per completare la linea esistente e darle una grande importanza economica. Senza

questo prolungamento, la ferrovia di Tanza non rappresenterà che una via tronca. In realtà, è solo da Mombo che il ricco distretto dell'Usambara potrà essere aperto al traffico, che è chiamato ad ussumere delle dimensioni considerevoli una volta che si sia operato il congiungimento di quelle fertili contrade con la costa. Sopratutto vi si annunzia come molto lucrativa la coltura del caffè. Mombo dovrà poi essere considerato come il punto terminale della linea, giacchè il suo prolungamento sino al Kilimanciaro non sembra per ora necessario. Dopo calorose discussioni, il credito di un milione domandato dal Governo è stato ridotto a 750,000 marchi per il primo anno, e votato. Cosicchè il progetto della nuova linea entra ormai nella fase della attuazione.

Notizie Diverse

Per evitare gli scontri ferroviari. — Ha dato buon esito in officina e si va collocando su di una linea dell'Adriatica per sperimentarlo, un apparecchio dell'ing. Aristide Bianchi per segnalazioni acustiche sulle linee ferroviarie ed elettriche, funzionante per automatismo al passaggio dei treni, ed atto ad evitare gli scontri ferroviari.

Il ponte Umberto I a Torino. — Sono venti anni che si trascinava la questione del nuovo ponte in ferro o in granito, a uno o due o tre archi, da sostituirsi all'attuale decrepito ponte sospeso Maria Teresa.

Finalmente il Consiglio comunale di Torino, dopo una ampia e bella discussione, ha approvato a quasi unanimità il progetto proposto dalla Giunta, che è il progetto degli architetti fiorentini prof. Micheli e Ristori.

Il nuovo ponte — che avrà nome Umberto I — avrà tre archi granitici quasi eguali. Sarà lungo metri 115 e largo 22. La spesa preventivata è di L. 1,690,000, e l'impresa Allegri, Lazzeri e C., lo costruirà per tale somma *à forfait.*

Resta per ora impregiudicata la questione delle decorazioni e delle opere d'arte che dovrebbero poi arricchire il ponte, per renderlo degno monumento a Umberto I, e per cui già 300,000 lire vennero stanziate.

Un ponte sul Po ad Adria. — Si è firmato il contratto per la costruzione di un ponte sul Po ad Adria. Il ponte sarà in ferro, lungo 318 metri e largo 6; sarà costruito in maniera tale che, per l'effettuarsi del progetto di un tram Piove di Sacco-Ferrara, possa essere atto a darvi passaggio.

Il ponte della Valbassa. — Nel prossimo ottobre potrà essere inaugurato il grandioso ponte sulla Valbassa, destinato a congiungere Rotzo, Roana ed Asiago, nel Vicentino, a 1000 metri sul mare.

Esso risulterà uno dei più colossali manufatti stradali del Veneto. Il ponte si eleva a 75 metri sul livello del torrente. La lunghezza totale è di 130 metri. E' parte in muratura e parte in ferro. La sola travata metallica è lunga 60 metri. I piloni maggiori, sorgenti sulla montagna, misurano 22 metri di altezza.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 27 marzo). — Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano, per fornitura di mc. 500 di legname abete in tavole segate a 4 fili paralleli;

Colla Ditta Giovanni Peron di Schio, per fornitura di mc. 500 di legname come sopra;

Colla Ditta Pietro Berzia di Torino, per fornitura di elementi per pile elettriche;

Colla Ditta Enrico Ghisler di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di masselli in ferro puddellato;

Colla Società Siderurgica di Savona, per fornitura di kg. 100,000 di lamiere in ferro omogeneo di 4 mm. di spessore ed oltre;

Colla Ditta Larini Nathan e C. di Milano, per fornitura in opera delle travate metalliche per la nuova linea Santhià-Borgomanero-Arona;

Colla Société Anonyme des huiles de graissage di Lione, per fornitura di kg. 600,000 di olio minerale pesante per la distillazione del gaz ricco;

Colla Ditta Pozzoli e Morosetti di Voghera, per sistemazione del bivio Tortona (linea Alessandria-Piacenza);

Colla Ditta Masna Picasso di Genova, per fornitura di kg. 45,000 di solfato di rame;

Colle Fabbriche e Vetrerie Consorziate di Milano, per fornitura di mq. 17,000 di lastre di vetro semidoppie dello spessore di millimetri 2 1[2.

— Adunanza del 3 aprile. — Alla Ditta Ciovini Gaspare, di Milano, per rinforzo binari di corsa armati con terze rotaie, fra il bivio Vigevano e Rho;

Colla Ditta Del Motto Giosuè, di Besozzo, per sistemazione delle scarpate in trincea di Malgesso, fra i km. 21.385-21.459 della Gallarate-Laveno;

Colla Ditta Giuseppe Vaudagnotti, di Saluzzo, per consolidamento e difesa alla platea del ponte sul rio Tagliata alla progressiva 12.919 della Savigliano-Saluzzo;

Colla Ditta Penotti cav. Giovanni, di Torino, per impianto nuovi serbatoi di acqua potabile e sistemazione degli esistenti in stazione di Torino P. N.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Trana — Torino (13 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori per le arginature del Sangone, per L. 3245. Dep. provv. L. 150. Cauz. L. 250.

Società Tiro a Segno Nazionale di S. Agata Militello — Messina (13 aprile, ore 12). — Appalto dei lavori di modifica al Campo di Tiro L. 13,000. Spese L. 500. Fatali 30 aprile, ore 12.

Municipio di Lusiana — Vicenza (15 aprile, ore 9). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della strada carrozzabile detta di Camporossignolo, divisa in 7 tronchi, e cioè: 1) Mazze inferiori, di m. 1617.22, per L. 10,016.46, dep. L. 600, cauz. L. 1000; 2) Malcreston, di m. 2209.15, per L. 17,404.77, dep. L. 800, cauz. L. 1740; 3) Mazze superiori, di m. 1795.13, per L. 9439.58, dep. L. 500, cauzione L. 944; 4) Covole, di m. 1888.40, per L. 11,207.91, deposito L. 600, cauz. L. 1121; 5) Pra peloso, di m. 1382.96, per L. 14,513.42, dep. L. 700, cauz. L. 1451; 6) Camporossignolo, di m. 1127.31, per L. 2584.87, dep. L. 200, cauz. L. 258; 7) Campomezzavia, di metri 1901.83, per L. 12,140.24, dep. L. 600, cauz. L. 1214. Totale metri 11,222, per L. 77,307.25. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 7728. Fatali 23 aprile, ore 12.

Municipio di Butera — Caltanissetta (15 aprile). — Appalto dei lavori di pavimentazione di lava di Catania del largo Castello, largo Matrice, strada Regina Margherita, Umberto e strada Regina Elena, site in quel Comune, per l'estaglio di L. 47,026.47. Deposito provv. L. 1500. Fatali da destinarsi.

Subeconomato dei Benefizi vacanti di Milano ed Uniti — Milano (16 aprile, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione di fabbricati Colonici per L. 9146.15, nonchè dei restauri ad un vecchio fabbricato Colonico per L. 239.42. Dep. L. 590. Cauz. L. 1000. Consegna lavori 100 giorni. Fatali lavori dopo 15 giorni.

Municipio di Sovicille — Siena (16 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto della manutenzione delle strade comunali 3ª zona, per 3 anni e per complessive L. 2439.30. Dep provv. L. 200.

Deputazione Provinciale di Como (16 aprile, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione del secondo tronco di strada provinciale n. 107, del piede della costa di Cassano alla traversa di Luino, di m. 7717.89, per complessive L. 94,800. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 2000. Fatali 30 aprile, ore 13.

Orfanotrofio femminile Contessa De Capua di Campobasso (16 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e relative provviste per la riduzione a sede dell'Orfanotrofio dei locali dell'ex-Caserma delle Grazie, per complessive L. 48,959.30. Consegna lavori 8 mesi. Docum. 8 aprile. Dep. provv. L. 2000.

Direzione del Genio Militare per la R. Marina di Taranto (16 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ammezzato, sopraelevazione dei muri e ricostruzione del tetto di una parte dell'officina corderia del R. Cantiere di Castellammare di Stabia, per L. 42,000. Dep. provv. L. 420. Cons. lavori 120 giorni. Docum. 14 aprile.

R. Manicomio di Aversa — Caserta (17 aprile, ore 10) — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo padiglione nella sezione femminile per 100 folli, ivi comprese le opere di muratore ed arti affini, fabbro, stagnino, asfaltista, ecc., per L. 184,647.30. Deposito provv. L. 25,000. Cauz. L. 50,000. Dep. spese L. 7000. Consegna lavori 18 mesi. Fatali 7 maggio, ore 12.

Municipio di Pontechianale — Cuneo (18 aprile, ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie all'ampliamento del cimitero della frazione Ponte di quel Comune. Dep. provv. L. 700. Cauz. L. 1500. Fatali 4 maggio, ore 12.

Prefettura di Forlì (22 aprile, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione della strada nazionale n. 42 Pontassieve-Forlì, fra il confine fiorentino e la stazione ferroviaria di Forlì, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909, per L. 32,206.20. Docum. 14 aprile. Dep. provvisorio L. 500. Cauz. metà canone annuo.

Prefettura di Palermo (23 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di una nuova calata con scala di sbarco a sud della Capitaneria del porto, nel bacino meridionale del porto di Palermo, per L. 20,000. Dep. provv. L. 1000. Ultimazione lavori 4 mesi. Docum. 16 aprile.

Deputazione Provinciale di Campobasso (24 aprile, ore 10.30, unico def.), — Appalto della fornitura dei materiali di rifornimento nei gruppi delle strade provinciali seguenti: Gruppo n. 6, Frentana, dal Casino Mastradamo al quinto ponticello dopo la Cappella di Bisaccia, lunghezza m 24,408; Termolese, da Palata a Guglionesi, lunghezza m. 18,313; Appulo Chietina, da Acquaviva Colle Croci alla Frentana, lunghezza m. 396; Ripaltina, da Ripalta (costruito), lunghezza m. 2888; Diramazione della Ripaltina, dai pressi di Tavenna alla Frentana, lunghezza m. 2,987; Tavenna dall'abitato alla Ripaltina, lunghezza metri 1770, per annue lire 7291.45: totale pel sessennio L. 43,748.70. Dep. spese di subasta L. 725. Dep. per spese di bollo, stampe ed altro, L. 100: totale dep. L. 4325.

Gruppo n. 16: Diramazione della Garibaldi, tratto dalla Garibaldi al ponticello n. 99, lunghezza m. 23,620; Garibaldi, tratto da Castropignano all'innesto della Fossaltina, lunghezza m. 11,392; Cipranense, tratto da Sant'Elena Sannita alla diramazione della Garibaldi, lunghezza m. 2457; Diramazione della Cipranense, tratto da Casalciprano alla Garibaldi, lunghezza m. 5415; Molise, dall'abitato alla Molisina, lunghezza m. 980; Frosolone, dalla diramazione della Garibaldi a S. Pietro in Valle, lunghezza m. 1403; Molisina, tratto dalla diramazione della Garibaldi a Duronia, lunghezza m. 5901; Fossaltina, tratto dalla Garibaldi a Fossalto, lunghezza m. 4331, per annue L. 7617.65; totale sessennio L. 45,705.30. Dep. L. 3600. Dep. spese L. 750. Dep. spese di bollo, stampe ed altro, L. 100: totale dep. L. 4450.

Grupppo n. 23: Aquilonia, tratto dai Tre Termini ad Agnone, lunghezza m. 19,344; Istonia, da Agnone al Sente, lunghezza metri 10,135; Istonio Sangrina, tratto dal Guado della Liscia a m. 1500 prima di Pescopennataro, lunghezza m. 5500; Verrino, dall'Istonia, presso Agnone, a Caccavone, lunghezza m. 9312; Belmonte, dalla Provinciale del Verrino a Belmonte, lunghezza m. 3844, per annue L. 7582.83: totale sessennio L. 45,496.98. Dep. L. 3700. Dep. spese L. 750. Dep. spese di bollo, stampe ed altro, L. 100.

R. Prefettura di Novara (25 aprile, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 2° tronco di strada nazionale del Sempione n. 20, compreso fra il piazzale della stazione ferroviaria di Domodossola e l'asse del Ponte sul rivo S. Marco, confine svizzero, Cantone Vallese, di m. 20,234, esclusa la traversa di Domodossola, di m. 913.70, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1903-1909, e più precisamente dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909, per complessive L. 120,803.58. Dep. provv. L. 2000. Docum. fino al 17 aprile.

R. Prefettura di Potenza (29 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del ponte sul fiume Bradano e dei tratti stradali di accesso, di m. 863.93, fra il 10° e l'11 tronco della strada provinciale n. 209, compreso fra le piane di Grassano e l'abitato di Irsina, in provincia di Potenza, per complessive L. 292,911.93. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 3 anni. Docum. 20 aprile.

R. Prefettura di Alessandria (5 maggio, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 28, Asti-Chivasso, compreso fra la stazione ferroviaria di Asti ed il confine con la provincia di Torino, di m. 38,861.60, esclusa la traversa di Asti, di m. 626, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1903-1909, per complessive L. 237,993.72. Dep. provv. L. 6000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Rete Adriatica in Firenze (15 aprile). — Gara nazionale aperta per la fornitura di tonn. 1884.840 di rotaie ed acciaio del mod. R. A. 48, per l'armamento del tratto Pistoia-Bagni della Porretta.

Direzione Generale R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo, Spezia (17 aprile, ore 10, per miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di fanali ad olio ed a candela per illuminazione delle R. Navi, per complessive L. 40,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, a seconda delle richieste, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 3.76 0[0, e cioè per L. 38,496. Dep. provv. L. 4000.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, Napoli (27 aprile, ore 11, 2ª asta). — Fornitura di oggetti di bronzo e di ottone lavorati occorrenti alla regia nave « B. Brin », per complessive L. 50,000, provvisoriamente aggiudicata coi ribassi del 7.10 e 5 0[0, e cioè per L. 44,127.50. Risultati d'asta 1° maggio. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1300.

Direzione Generale R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo, Spezia (22 aprile, ore 11, 2ª asta). — Fornitura di colori e vernici per complessive L. 58,700, in due lotti, e cioè: 1° colori, per L. 24,450: 2° vernici, L. 34,250, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare, provvisoriamente aggiudicata il 1° lotto coi ribassi del 43 e 7 0[0, e cioè per L. 12,960.92; il 2° lotto col 43 e 7 0[0, cioè per lire 18,155.93. Dep. provv. 1° lotto L. 2450; 2° L. 3430. Risultati d'asta 27 aprile, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 28	Aprile 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 491	488.50
» » Meridionali	» 701.50	709.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 261	254.25
» » Sicule	» 678	679
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 349.50	349
» » Cuneo 3 0[0	» 368	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 504	504
» » Meridionali	» 350	345
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	316
» » » 2ª emiss. »	318	319
» » Sarde, serie A	» 353	347.50
» » » serie B	» 353	347.50
» » » 1879	» 353	347.50
» » Savona	» 365	365
» » Secondarie Sarde	» 508	511
» » Sicule 4 0[0 oro	» 513	515.50
» » Tirreno	» 510	511
» » Vittorio Emanuele	» 374	368 ex

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *25ª Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	91,551.00	4,866.00	30,995.00	145,027.00	1,094.00	273,583.00	618.00	443.00
1902	97,775.00	3,938.00	27,638.00	129,885.00	1,209.00	260,445.00	618.00	421.00
Differenze nel 1903	— 6,224.00	+ 928.00	+ 3,357.00	+ 15,142.00	— 115.00	+ 13,088.00	»	+ 22.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MARZO 1903.				
1902-903	2,540,059.00	63,704.00	516,003.00	3,582,988.00	39,718.00	6,742,472.00	618.00	10,910.00
1901-902	2,403,119.00	59,493.00	541,846.00	3,609,539.00	37,162.00	6,651,159.00	618.00	10,762.00
Differenze nel 1902-903	+ 136,940.00	+ 4,211.00	— 25,843.00	— 26,551.00	+ 2,556.00	+ 91,313.00	»	+ 148.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	32,244.00	1,234.00	13,745.00	33,242.00	359.00	80,824.00	482.00	168.00
1902	35,446.00	1,100.00	12,968.00	29,262.00	333.00	79,109.00	482.00	164.00
Differenze nel 1903	— 3,202.00	+ 134.00	+ 777.00	+ 3,980.00	+ 26.00	+ 1,715.00	»	+ 4.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MARZO 1903.				
1902-903	922,435.00	19,423.00	280,385.00	642,277.00	9,455.00	1,873,975.00	482.00	3,888.00
1901-902	897,402.00	19,334.00	268,060.00	616,080.00	7,564.00	1,808,440.00	482.00	3,752.00
Differenze nel 1902-903	+ 25,033.00	+ 89.00	+ 12,325.00	+ 26,197.00	+ 1,891.00	+ 65,535.00	»	+ 136.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	2,443.00	272.00	1,331.00	3,092.00	»	7,138.00	23.00	310.00
1902	3,799.00	235.00	778.00	2,056.00	»	6,863.00	23.00	298.00
Differenze nel 1903	— 1,356.00	+ 37.00	+ 553.00	+ 1,036.00	»	+ 275.00	»	+ 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MARZO 1903				
1902-903	114,280.00	4,594.00	31,840.00	75,040.00	31,00	225,785.00	23.00	9,817.00
1901-902	99,726.00	4,750.00	25,670.00	48,958.00	31,00	180,135.00	23.00	7,832.00
Differenze nel 1902-903	+ 14,554.00	— 156.00	+ 5,170.00	+ 26,082.00	»	+ 45,650.00	»	+ 1,985.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 8ª Decade — dall'11 al 20 Marzo 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,858,165.72	68.802.36	423,504.54	1,747,751.48	12,047.40	3,610,271.50	4,309.00
1902	1,848,566.06	68,884.34	413,832.47	1,737,252.63	12,271.21	3,580,806.71	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 9,599.66	— 81.98	+ 9,672.07	+ 10,498.85	— 223.81	+ 29,464.79	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	8,920,578.65	384,427.96	2,821,802.40	12,345,753.99	111,382.01	24,583,940.01	4,309.00
1902	8,173,373.54	398,998.10	2,766,024.74	12,025,242.28	108,351.70	23,471,990.36	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 747,200.11	— 14,570.14	+ 55,777.66	+ 320,541.71	+ 3,030.31	+ 1,111,949.65	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	88,538.28	1,989.24	26,347.31	161,107.72	917.20	278,899.75	1,546.33
1902	87,912.48	1,991.61	26,227.58	160,139.93	997.83	277,269.43	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 625.80	— 2.37	+ 119.73	+ 967.79	— 80.63	+ 1,630.32	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	625,336.39	12,392.20	176,000.50	1,111,343.66	8,440.29	1,933,513.04	1,546.33
1902	572,491.32	12,894.00	175,909.40	1,083,097.92	8,178.46	1,852,571.10	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 52,845.07	— 501.80	+ 91.10	+ 28,245.74	+ 261.83	+ 80,941.94	+ »

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1902
664 21	658.90	+ 5.31	4,528.77	4,325.04	+ 203.73

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA
ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60	—	318	202	—	4	70	178	—	—	—	282	30	580	—	8	20	—
2° semestre	2513	540	418	92	266	637	4	198	24	—	20	16	24	—	—	16	204	4	—	12	—	38	—

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—		↓	11 — a.	↓	—		—
Douvres . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.		↓		↓		2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1. 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.	↓	2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 58 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 38	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	18 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.	↓	1 08 a.	6 48 a.	8 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	8 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W. R. (A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.		↓	1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.			↓	6 50 p.	↓	
Boulogne Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.	↓			6 57 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	12 04 p.			↓	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	*in Savigliano ed in Torino*

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. [illegible]

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

J. B. GIRARD

TRAITÉ PRATIQUE
DES MACHINES MARINES
Motrices des machines auxiliaires des machines à pétrole et à gaz
2 grandi vol. in-16°
con numerose tavole, legati in tela, L. **33.**

PREMIATA FABBRICA

CASSE-FORTI
INCOMBUSTIBILI
Sistemi Perfezionati e Brevettati
POESIO GIUSEPPE
TORINO
Corso Principe Oddone, 19
— (*Catologo a richiesta*) —
Deposito Via Garibaldi, 32.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 11 Aprile 1903. Num. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA TRAZIONE ELETTRICA SULLA MILANO-VARESE

Relazione del primo anno d'esercizio.

La Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo ha compiuta una elaborata relazione del primo anno di esercizio della trazione elettrica sulla Milano-Varese, che siamo ben lieti di poter pubblicare per i risultati splendidi che da essa si rilevano.

La trazione elettrica sulla linea Milano-Varese, dopo un periodo di prove che durò oltre 3 mesi, fu iniziata regolarmente per il servizio pubblico il 16 ottobre 1901, con N. 7 coppie di treni viaggiatori, intercalate fra quelle già esistenti a vapore.

La regolarità del nuovo servizio e la maggiore velocità, fu subito aggradita dal pubblico, il quale abbandonò ben presto i treni a vapore per viaggiare invece con quelli elettrici, per modo che il 20 novembre dello stesso anno, si dovettero portare a 19 le coppie di treni elettrici fra Milano e Gallarate, ed a 14 quelle fra Gallarate e Varese, sopprimendo così totalmente il servizio a vapore per i viaggiatori.

Benchè la stagione fosse ormai poco propizia, il numero dei viaggiatori continuò a crescere in una proporzione da sorpassare le più rosee previsioni, e di tanto, che il 21 dicembre, sempre dello stesso anno 1901, si fu obbligati a portare a 21 le coppie di treni fra Milano e Gallarate, a 17 quelle fra Gallarate e Varese e ad istituire una coppia di treni fra Gallarate e Varese pel lunedì, giorno di mercato in quest'ultima città.

Ma il numero dei viaggiatori sempre crescente, specialmente in certe ore della giornata, consigliò di rimaneggiare l'orario una prima volta, il 7 gennaio 1902 e successivamente il 28 marzo successivo, portando però in questa occasione a 22 le coppie dei treni fra Milano e Gallarate.

Ciò nonostante, e quantunque ai treni, che in origine erano composti al massimo di una vettura lunga automotrice e di altra rimorchiata, si aggiungesse quasi sempre una vettura di terza classe (cosa questa non troppo buona tecnicamente, sia per la conservazione del materiale elettrico, sia per il rendimento dell'impianto), il 3 maggio susseguente si dovettero portare a 23 le coppie di treni fra Milano e Gallarate, a 18 quelle fra Gallarate e Varese, e pure essendosi mantenuta la coppia speciale del lunedì fra Gallarate e Varese, si istituì una coppia di treni speciali pei giorni precedenti ai festivi, per i festivi e per i susseguenti ai festivi fra Milano e Varese, giorni questi di affluenza straordinaria.

Il giorno della festa di Pentecoste, 18 maggio, il concorso fu tale che si fu obbligati ad effettuare, oltre ai treni d'orario predetti, 21 treni speciali, raggiungendo così il N. di 67 treni elettrici, tutti di composizione superiore alla normale.

Il locomotore elettrico sistema Thomson-Houston che già da tempo prestava servizio, effettuò ad esempio due coppie di treni fra Milano e Varese, trainando 9 vetture lunghe, completamente cariche di viaggiatori.

Nonostante però così gran numero di treni sulla linea, il servizio procedette regolarmente, con pochissimi ritardi, ed il pubblico ne fu contentissimo.

Col numero dei treni dell'orario del 3 maggio, data l'affluenza costante dei viaggiatori, non fu possibile in seguito sopperire al servizio in altro modo che aumentando la composizione dei treni ed effettuando ben spesso dei treni speciali (in quest'epoca si raggiunge la media di 10 assi per treno) per cui il 16 giugno si portarono a 32 le coppie di treni fra Milano e Gallarate, a 23 quelle fra Gallarate e Varese, mantenendo sempre le coppie di treni speciali sia fra Milano e Varese che fra Gallarate e Varese.

Coll'aumentato numero dei treni si fece però sentire la deficienza delle vetture automotrici, e fu solo in seguito a veri sacrifici finanziari (effettuando cioè le riparazioni correnti e le visite decadali, quasi sempre di notte), che si potè costantemente mantenere il servizio.

Nei giorni festivi ordinari però, neanche così gran numero di treni non era sufficiente a trasportare tutti i viaggiatori, per modo che sempre si effettuarono treni speciali a sussidio di quelli ordinari.

Nei tre giorni del ferragosto poi (15, 16, 17) si trasportò più del triplo dei viaggiatori degli anni passati, facendo così fronte con pochissimo materiale automotore (il quale fra l'altro era già da tempo affaticato da un lavoro ecces-

sivo) ad un movimento viaggiatori assolutamente insperato. Devesi qui fare osservare che, nonostante il lavoro al quale venivano assoggettate le automotrici e l'alta temperatura ambiente, la quale non permetteva che i motori elettrici si raffreddassero, non si ebbe mai a lamentare il minimo inconveniente alle parti elettriche stesse, se si escludono i motorini per la pompa del freno Westinghouse i quali in quest'epoca diedero luogo a qualche difficoltà.

Ciò però fu dovuto al fatto che, in conformità a quanto era stato stabilito nel progetto, i motorini in discorso erano stati studiati per servire alle frenature di treni composti di due soli pezzi mentre, come si è già avuto occasione di accennare, sia per la grande quantità di viaggiatori, sia per il servizio bagagli e merci a grande velocità (colli fino a 50 chilogrammi) e per quello postale, quasi tutti i treni erano formati di tre pezzi, mentre alcuni eccezzionalmente si spinsero fino a 9 vetture lunghe. Ciò naturalmente data anche la deficienza delle automotrici, per la qual cosa ognuna di esse non poteva avere il voluto riposo fra una corsa e l'altra, portava che i motori predetti lavorassero quasi continuamente con un non lieve sovraccarico, per modo che l'innalzamento della temperatura deteriorava l'isolante e il motorino del freno predetto doveva essere sostituito per la necessaria riparazione.

Si dovette poi far fronte ad un altro grandissimo movimento dei viaggiatori nei giorni 7, 8, 9 di settembre, il quale anzi sorpassò di non poco gli altri eccezionali di cui già si è fatto cenno.

In tali giorni tutti i treni marciarono con composizione addirittura anormale, si effettuarono molti treni speciali elettrici e precisamente nel giorno 8 si raggiunse in totale il numero di 86 treni elettrici; ma ciò nonostante non si potè col solo materiale elettrico far fronte all'enorme movimento per cui si fu costretti, quantunque a malincuore, ad effettuare nel giorno 8 prericordato quattro coppie di treni viaggiatori a vapore in sussidio a quelli elettrici.

In questa occasione si potè però constatare il favore che il nuovo servizio di trazione godeva e gode presso il pubblico, poichè i viaggiatori mal volentieri si servirono dei treni a vapore loro offerti, e molti, anzichè usufruire di questi, preferirono attendere nelle stazioni, per viaggiare poi coi successivi treni elettrici.

Coll'orario del 16 giugno si proseguì il servizio fino al 15 ottobre, nel qual giorno però si effettuò solamente lo spostamento di un treno; e ciò perchè il movimento dei viaggiatori si manteneva tanto grande, nonostante la stagione avanzata, da non permettere alcuna riduzione del numero dei treni.

Solo il 3 novembre corrente fu possibile effettuare una lieve riduzione portando a 24 le coppie di treni elettrici fra Milano e Gallarate, a 17 quelle fra Gallarate e Varese, sopprimendo inoltre i treni speciali festivi.

Si è così data una rapida scorsa allo svolgimento normale del servizio di trazione elettrica nel primo anno di esperimento nei riguardi del traffico e non si può a meno di constatare gli ottimi risultati ottenuti, tanto più considerevoli quando si tenga conto della deficienza già ricordata del materiale elettrico automotore.

Tale deficienza poi si fece sentire in certi periodi dell'esercizio molto più gravosa del normale, poichè in seguito a qualche guasto avvenuto in manovra, all'urto verificatosi in marcia fra Bisuschio e Porto Ceresio, ed ai guasti dei motorini pel freno Westinghouse, parecchie automotrici dovettero sostare alle Officine per le riparazioni occorrenti per tempo piuttosto lungo.

Ciò non pertanto, principalmente per effetto degli sforzi fatti per effettuare più rapidamente che fosse possibile le riparazioni correnti e le visite decadali, usufruendo anche dei periodi notturni con grave dispendio della Società, si potè sempre mantenere la regolarità del servizio.

Un valido aiuto nell'ottenere il risultato anzidetto, si ebbe anche nella locomotiva elettrica Thomson-Houston, la quale in soprannumero alle 20 vetture automotrici di cui la convenzione 7 marzo 1901, ebbe a prestare un servizio lodevolissimo, effettuando i treni omnibus con composizioni fino al massimo di 180 tonn. e alla velocità massima di orario di 60 chilometri.

Non potendo però essa da sola coprire tutto il turno dei treni omnibus, si trovò utilissimo di trasformare due automotrici, cambiando i rapporti fra le ruote degli ingranaggi trasmettenti il moto dei motori agli assi, rendendole così atte a sostituire la locomotiva predetta, effettuando anche esse treni pesanti alla velocità di 60 chilometri.

Fu principalmente colla locomotiva elettrica e colle automotrici trasformate, che si potè far fronte a servizi speciali, quali quello del trasporto delle foglie di gelso per la coltivazione del baco da seta, nonchè al susseguente trasporto dei bozzoli, servizi questi di principale importanza in una regione come quella attraversata dalla linea Milano-Varese, eminentemente serica.

E come servizio speciale non devesi dimenticare quello dei trasporti ordinari delle truppe e principalmente di quelli occasionati dalle minaccie degli scioperi, trasporti che sempre vennero effettuati regolarmente con trazione elettrica.

Così pure si potè sviluppare regolarmente il servizio durante la vendemmia con piena soddisfazione del pubblico interessato.

Per ciò che riguarda l'andamento del servizio dal lato tecnico, si può, senza tema di aver taccia di troppo ottimismo, affermare in linea generale che non si ebbe a lamentare alcun inconveniente; e che ad ogni modo quei pochi avutisi e di cui si dirà in seguito, sono di ben lunga inferiori a quelli che si sarebbero riscontrati qualora un servizio così gravoso si fosse dovuto effettuare colla trazione a vapore.

Durante i primi giorni dell'esercizio si ebbero su due automotrici un corto circuito nell'interruttore automatico principale e poco dopo su altre due automotrici un corto circuito nel controller; in ognuno di questi casi però, quantunque per due volte i viaggiatori fossero sul treno, non si ebbe a lamentare nessun altro inconveniente all'infuori di un lieve deterioramento del materiale.

Per ciò che riguarda i circuiti elettrici, si ebbe una volta sola durante la marcia un corto circuito dovuto alla rottura di un filo, ma anche questa volta senza alcun inconveniente, escluso quello del ritardo per il cambio della automotrice.

Nessun altro guasto si ebbe a lamentare alle parti elettriche delle automotrici o delle vetture, le quali si dimostrarono non solo atte a disimpegnare il servizio pel quale furono progettate, ma anche quello più gravoso causato dalle pratiche necessità.

Anche dal lato meccanico delle vetture automotrici non si ebbe a lamentare mai il benchè minimo inconveniente, escluso un lieve piegamento di qualche asse dei motori, dovuto ad una distanza un po' troppo piccola fra il supporto del motore sull'asse della carrozza, ed il motore stesso, per cui negli avviamenti e nella frenatura la carcassa del motore, poggiando direttamente sul supporto, faceva come una specie di leva, provocando il piegamento dell'asse del motore.

Tale inconveniente venne però subito eliminato, aumentando la distanza predetta fra la carcassa del motore ed il suo appoggio.

La Centrale per la produzione dell'energia, le sottostazioni elettriche di trasformazione, le linee ad alta tensione e la terza rotaia, non diedero esse pure luogo ad alcun inconveniente, sopportando senza fatica gli enormi sovraccarichi cui furono assoggettate specialmente nei giorni di straordinario ed intenso traffico a cui già si fece cenno.

Nessun grave infortunio poi, e ciò è molto importante a notarsi, fu provocato dalla terza rotaia, nè ai viaggiatori nè al personale di servizio: solo due lievi inconvenienti isolati e di indole diversa si verificarono durante l'anno di esercizio che si sta descrivendo.

Uno avvenne nei primi tempi in un passaggio a livello nelle vicinanze di Gallarate: la terza rotaia in seguito ad una pioggia torrenziale e a poco felici condizioni dello scolo

delle acque, venne da queste sommersa per modo che eravi una dispersione di corrente a terra. Un cavallo passando sulla sede ferroviaria cadde, ma fu subito rialzato dal conducente il quale quasi non si accorse che si trattava di corrente elettrica, stante la piccolezza della dispersione della corrente stessa.

Il secondo avvenne nel deposito della Stazione di Milano Centrale: un operaio stava lavorando sotto una automotrice elettrica, quando il deposito stesso, dovendo fare una manovra e credendo che l'operaio predetto avesse finito il suo lavoro, diede corrente alla terza rotaia. Naturalmente l'operaio venne colpito dalla corrente trovandosi in diretto contatto colle parti metalliche della vettura; però l'infortunio non fu grave, tantochè dopo pochi giorni l'operaio stesso riprese il servizio completamente guarito.

Anche i temporali, nemici costanti di tutti gli impianti elettrici, furono sopportati senza inconvenienti, principalmente in grazia degli ottimi apparecchi di sicurezza adottati ed alla loro accurata manutenzione; solo il 19 luglio 1902, in seguito ad un temporale di eccezionale gravità, scatenatosi contemporaneamente in molti punti della linea ferroviaria, delle linee ad alta tensione e alla Centrale, provocò qualche guasto agli interruttori automatici e si ebbe una interruzzione del servizio di poco più di un'ora.

Fu questa l'unica interruzzione che si ebbe durante tutto il periodo d'esercizio.

Qualche difficoltà si riscontrò nel servizio durante le nevicate, pel fatto che il pattino strisciando sulla terza rotaia, vi comprimeva un sottile strato di neve il quale, essendo isolante, impediva alla corrente di passare dalla terza rotaia stessa ai motori, ed i treni erano obbligati a fermarsi od a rallentare.

Per togliere simile inconveniente bastò dapprima procedere ad una accurata pulitura della terza rotaia a mezzo di rabbi di legno e di scope e poi applicare sul davanti delle vetture, appositi apparecchi atti a pulire automaticamente dalla neve la rotaia, provvedimento questo che diede risultati soddisfacenti.

Nella prossima stagione invernale si continueranno le esperienze e si spera di raggiungere lo scopo, per modo da non dovere ricorrere alla pulitura della terza rotaia a mezzo della forza dell'uomo, tranne che nel caso di forti nevicate.

Da tutto quanto si è venuto fin quì esponendo risulta dimostrato che il nuovo servizio di trazione elettrica procedette sempre lodevolmente non solo dal lato del traffico, ma anche dal lato tecnico; gli inconvenienti che si riscontrarono furono pochissimi, di lieve entità ed isolati, per modo che ognuno di essi si deve imputare volta per volta a cause particolari e non ad organiche e non dovute allo speciale sistema di trazione adottato.

Il pubblico del resto ha dimostrato all'evidenza il successo dell'esperimento, accorrendo costantemente ai treni elettrici in numero così grande da far temere qualche volta, data la deficienza della dotazione di automotrici, di non poterlo completamente trasportare.

Durante l'anno d'esercizio qui descritto, i treni elettrici effettuarono circa 11,000,000 di assi-chilometri-vetture in confronto a 4,769,896 effettuati nell'anno 1897 colla trazione a vapore e gli introiti totali viaggiatori dal 1° dicembre 1901 al 31 agosto 1902, nonostante la riduzione della tariffa, ammontarono a lire 993,150 in confronto a L. 663,000 introitate nello stesso periodo degli anni antecedenti.

Con ciò lo Stato venne ad incassare come maggiore imposta e maggiore compartecipazione sull'incremento degli introiti, non solo della linea Milano-Varese, ma anche delle diramazioni per Arona e Luino, per effetto della trazione elettrica ebbero anch'esse un forte incremento la somma di L. 230,552 (per soli nove mesi).

Perchè poi sia possibile il farsi un concetto esatto dell'enorme traffico avutosi nelle feste speciali di cui già si disse, basta l'accennare qui al fatto che nelle feste di ferragosto si introitarono L. 50014, mentre nelle stesse feste dell'anno precedente si introitarono sole L. 22,990 e ciò, dovendosi tenere conto della diminuzione della tariffa già ricordata, dimostra che in tale ricorrenza si trasportò un numero di viaggiatori maggiore del triplo di quello dell'anno precedente.

RISCATTO DELLE FERROVIE JURA-SIMPLON

e la prossima Assemblea generale degli Azionisti

Sulla questione tanto discussa del riscatto della Giura-Sempione, la *Perseveranza* pubblica un interessante articolo nel quale sono esaminate le trattative corse e le proposte concretate fra Governo e Compagnia.

Dati gl'interessi che si collegano all'Italia in questo riscatto, crediamo utile riprodurre l'articolo.

Come è noto, il Consiglio federale svizzero, sulla base della legge 15 ottobre 1897, ha denunciato il riscatto della rete delle ferrovie Jura-Simplon pel 1° maggio p. v.

Fra la Confederazione e la Compagnia vennero, già da tempo, intavolate trattative per compiere tale riscatto in via amichevole, e le basi preliminari dell'intesa furono concretate in un processo verbale che porta la data del 5 maggio 1902. Le proposte sostanziali sono le seguenti: la Confederazione paga alla Compagnia un prezzo capitale di 104 milioni, e prende a suo carico tutti gl'impegni della medesima, fra i quali quelli attinenti alla linea Briga-Iselle, comprendente la galleria del Sempione, liberando i sottoscrittori delle azioni di sovvenzione. Questi ultimi si troverebbero così posti fuori causa; i versamenti da essi effettuati, 40.8 0|0, resterebbero come dati a fondo perduto, e, in corrispettivo, gli azionisti verrebbero esonerati dal versamento del residuo 59.2 0|0.

La Compagnia fu incaricata di esperire le pratiche necessarie per ottenere la desistenza e l'adesione dei Cantoni, Comuni e Corporazioni svizzere, nonchè dello Stato, Provincie, Comuni ed Enti italiani, sottoscrittori di azioni di sovvenzione Sempione.

Questa desistenza e quest'adesione sono indispensabili perchè il riscatto amichevole si possa compiere e ritenere definitivo, sulle basi e coi criteri equitativi stabiliti.

A tale proposito ricorderemo che nel progetto di liquidazione è assegnata una somma di fr. 1,880,000 ai buoni di godimento, assegno questo che non si potrebbe fare senza la preventiva desistenza degli azionisti di sovvenzione, i quali avrebbero diritto all'integrale rimborso del capitale, dopo rimborsate le azioni privilegiate e le azioni ordinarie, e prima di qualsiasi altra erogazione.

La Compagnia ha innanzi tutto sollecitate le adesioni degli Enti sovventori svizzeri, e le ottenne. Si rivolse quindi al nostro Governo per avere la sua adesione e quella degli altri Enti sovventori italiani. E il Governo rispose che non avrebbe potuto prendere alcuna risoluzione, come azionista sovventore, prima che fosse concretamente e definitivamente regolata la questione del trapasso dalla Compagnia alla Confederazione svizzera della concessione riguardante il tratto di linea sul territorio italiano, comprendente anche circa metà della galleria del Sempione.

A loro volta le rappresentanze delle Provincie, dei Comuni e degli Enti sovventori, convocate dalla nostra Deputazione provinciale, coll'intervento pure dei Delegati del Governo, diedero incarico ad una speciale Commissione di esaminare la nuova posizione creata all'Italia in dipendenza del riscatto delle ferrovie svizzere, e di suggerire le domande da formularsi e le guarentigie da richiedersi a tutela degl'interessi impegnati; e, in seguito, approvarono la Relazione stesa dall'ing. Edgardo De Capitani, a nome di detta Commissione, Relazione che noi abbiamo a suo tempo riassunta, e nella quale sono ampiamente trattate le diverse questioni e presentate le proposte da porsi a base delle nuove convenzioni.

Nel gennaio scorso fu poi convocata a Roma una conferenza, coll'intervento di delegati svizzeri e di delegati italiani, per tradurre in atto gli accordi necessari a definire le questioni accennate dal trapasso della concessione e dell'adesione degli Enti sovventori. Ma una completa e definitiva intesa al riguardo non è ancora intervenuta.

Nelle discussioni, improntate sempre da ambe le parti alla maggiore cordialità e al masssimo buon volere, molti punti vennero concordati, ma è rimasta sospesa la decisione intorno all'argomento del servizio dei treni sul tronco Iselle-Domodossola, che, a norma del Trattato internazionale e delle convenzioni vigenti, spetterebbe alla Compagnia Jura-Simplon, ma che, per considerazioni di carattere politico e militare, il Governo italiano domanda di avocare a sè ora che alla Compagnia si sostituisce lo Stato svizzero.

Noi non dubitiamo che anche su questo punto i due Governi si intenderanno amichevolmente, animati come sono, entrambi, dalle migliori intenzioni: e crediamo pure che una decisione in proposito, qualunque sia, non dovrà tardare ad essere presa.

Però intanto la Compagnia Jura-Simplon doveva preoccuparsi di questo fatto: che al 1° maggio prossimo la Confederazione diviene proprietaria di tutte le linee della rete, del materiale di esercizio, dei fabbricati e degli approvvigionamenti, e che molta parte del personale, compreso quello della Direzione, passa, da detta data, al servizio dello Stato.

E' bensì vero che, a termini della legge e delle concessioni, la Confederazione non può riscattare pel 1° maggio 1903 che le linee in esercizio al momento dell'attivazione della legge 15 ottobre 1897, dalle quali quindi resta esclusa la linea Briga-Iselle, in corso di costruzione. Ma è anche vero che le condizioni della Compagnia, spogliata dell'esercizio di una rete di oltre mille chilometri, è completamente disorganizzata, come si è sopra accennato, mutano profondamente e richiedono provvedimenti sostanziali ed immediati.

In questa contingenza, due soluzioni si affacciavano: o procedere ad una revisione degli statuti, per mettere in relazione lo stato di diritto collo stato di fatto, dando corso alle formalità richieste; o deliberare lo scioglimento e la messa in liquidazione della Società a partire dal 1° maggio 1903, data della presa di possesso da parte della Confederazione di tutta la rete attualmente esercitata dalla Compagnia.

Il Consiglio d'Amministrazione non ha esitato ad attenersi a quest'ultimo partito, ed a proporlo alle deliberazioni dell'assemblea generale degli azionisti che si terrà a Berna il 18 corrente.

Riassumiamo brevemente le risoluzioni che vengono sottoposte al voto dell'assemblea.

I. — La Compagnia delle ferrovie Jura-Simplon è disciolta ed entra in liquidazione a partire dal 1° maggio 1903.

Conseguentemente dal detto giorno cessano le attribuzioni dell'Assemblea generale, contemplate dagli statuti, e le funzioni del Consiglio d'Amministrazione, della Direzione e dei Commissari revisori.

II. — La liquidazione è affidata ad una Commissione di nove membri effettivi, con nove supplenti, nominati dall'assemblea generale degli azionisti.

La Commissione si costituisce nominando un presidente ed un vice-presidente. Le sue deliberazioni non sono valide che quando siano presenti almeno cinque membri. Essa è autorizzata, ma soltanto in vista di scopi speciali, a delegare parte delle sue attribuzioni ad uno od a pareechi dei suoi membri. Delibera a maggioranza di voti; a parità di voti prevale il voto del presidente.

Per l'esame, se occorre, dei conti dell'esercizio 1902, e dei primi quattro mesi dell'esercizio 1903, per l'esame del conto finale di liquidazione e per tutte le altre questioni sulle quali verrà chiesto il loro parere, sono nominati tre Commissari revisori e tre supplenti.

L'assemblea generale degli azionisti non sarà più convocata che nei casi seguenti:

a) se occorre, per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1902 e dei primi quattro mesi dell'esercizio 1903;

b) per deliberare, nel caso in cui la Commissione di liquidazione concluda col Consiglio federale un contratto di riscatto amichevole comprendente il totale dell'attivo e del passivo della Compagnia, sull'approvazione di tale contratto;

c) in caso di una domanda di revocazione della Commissione di liquidazione formulato da un numero di azionisti rappresentanti almeno il decimo del capitale sociale, per deliberare su tale domanda, ed eventualmente, per designare i nuovi liquidatori;

d) quando la Commissione di liquidazione lo giudicherà necessario;

e) per deliberare sul conto finale di liquidazione e per dare scarico alle Commissioni di liquidazione e di revisione.

Salvo le questioni espressamente riservate all'assemblea generale degli azionisti e ai revisori dei conti, « tutte le operazioni richieste per la liquidazione, specialmente il completamento della linea Briga-Iselle, e tutto quanto riguarda tale linea, sono di competenza della Commissione di liquidazione ».

Queste, sommariamente, sono le proposte presentate all'assemblea. Dal punto di vista degl'interessi italiani si può domandare: E' opportuno lo scioglimento e la messa in liquidazione della Compagnia? E' possibile di contrastare una simile risoluzione?

Date le circostanze alle quali abbiamo sopra accennato, e la mutazione radicale nello stato di fatto, negli scopi, negli organi della Compagnia, che interviene col 1° maggio prossimo in seguito alla presa di possesso della rete, inevitabile, da parte della Confederazione, è evidente che la soluzione proposta risponde alle esigenze della situazione.

D'altronde l'articolo 664 del Codice federale delle obbligazioni rimette all'assemblea degli azionisti le decisioni al riguardo; e questa, per l'articolo 9, lettera *k*, dello Statuto, statuisce sulla liquidazione della Società, obbligata solo, per l'art. 17, a deliberare colla rappresentanza di più di un quarto delle azioni aventi diritto di voto, a maggioranza di due terzi dei voti.

Dunque: l'assemblea è sovrana nel decidere in argomento, nè fra gli azionisti, agli effetti del voto, è fatta distinzione per gli azionisti di sovvenzione, come gruppo distinto, con interessi separati. E' dunque chiaro che, dato pure che fosse conveniente od opportuna, nessuna azione particolare possono spiegare i sovventori italiani per opporsi alla messa in liquidazione della Società. Su di ciò delibera a maggioranza l'assemblea, nella quale poi, è bene ricordarlo, ha influenza preponderante la Confederazione per il gran numero delle azioni possedute, e pel fatto che, a termini dell'art. 15 degli statuti, nessuno può riunire più del quinto dei diritti di voto rappresentati nell'assemblea generale, ma questa restrizione non è applicabile alle azioni possedute dalla Confederazione e dai Cantoni.

Però, si può obbiettare, i rapporti della Compagnia col Governo italiano e cogli Enti sovventori non dipendono soltanto dagli statuti sociali, ma anche dal Trattato internazionale 25 novembre 1895, e dalla Concessione italiana 22 febbraio 1896, e quindi nessuna deliberazione d'assemblea può modificare i diritti consacrati nei detti atti. Questo è perfettamente giusto, e infatti la Delegazione italiana, nell'ultima seduta del 28 marzo scorso del Consiglio d'Amministrazione, ha richiamato l'attenzione sulla sussistenza di rapporti speciali aventi carattere contrattuale, formulando esplicita riserva d'ogni diritto derivante dai nominati atti.

In proposito sono due principalmente i punti da esaminare.

Per l'art. 8 della Concessione italiana 22 febbraio 1896 per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso al Sempione dalla frontiera italo-svizzera ad Iselle, la Compagnia non può trasmettere ad altri la concessione senza

autorizzazione del Governo italiano. Se la Compagnia è disciolta e in liquidazione, è adempiuta la detta condizione? Non v'è dubbio che la Commissione di liquidazione continua a rappresentare la Compagnia, e la personalità giuridica non cambia: anzi, la detta Commissione viene appunto creata per assicurare la continuità dei rapporti, il soddisfacimento degli obblighi, il compimento dei lavori in corso; dunque, nei riguardi della Concessione italiana, non evvi trapasso, sinchè non venga a sostituirsi la Confederazione.

Seconda questione: gli interessi italiani sono rappresentati nell'attuale Consiglio d'amministrazione: può l'Assemblea nella nomina della Commissione di liquidazione escludere qualsiasi rappresentanza degli azionisti di sovvenzione? Quali guarentigie, quale tutela, agli effetti del riparto del capitale sociale a termini dell'art. 27 degli Statuti, ha nella liquidazione il gruppo delle azioni di sovvenzione? Deve restare abbandonato alla discrezione della maggioranza?

Si è già avvertito sopra che la nomina dei liquidatori è di spettanza dell'Assemblea, ma si è anche soggiunto che in questa è preponderante l'influenza della Confederazione. Ora, il delegato del Consiglio federale, rispondendo nell'ultima seduta del Consiglio d'Amministrazione della Jura-Simplon alle dichiarazioni e alle riserve espresse dalla delegazione italiana, ha affermato esplicitamente che la Confederazione riconosce legittimo che nella Commissione di liquidazione siano equamente rappresentati i diversi interessi speciali, e la sua azione nell'Assemblea sarà quindi esercitata in conformità. E' dunque certo che nella detta Commissione — sostitutiva del Consiglio d'Amministrazione — l'Italia avrà, come aveva in questo, una rappresentanza.

Il mandato dei liquidatori — a termini dell'art. 582 del Codice federale delle obbligazioni — è di ultimare gli affari in corso, adempire gli obblighi della Società disciolta, esigerne i crediti e convertire in denaro il patrimonio: essi rappresentano la Società e possono stare per essa in giudizio, transigere e compromettere. I liquidatori possono anche intraprendere nuove operazioni, in quanto servano ad ultimare quelle pendenti. Però, allo stato delle cose, noi crediamo che il mandato dei liquidatori sarà limitato e di non lunga durata, diretto — sopratutto — a portare a termine le trattative e le pratiche per il riscatto amichevole sulle basi già indicate, pratiche e trattative che, per diverse circostanze, è ormai ritenuto impossibile di definire completamente pel 1° maggio prossimo, ma che potranno esaurirsi a scadenza non lontana.

L'accordo amichevole conviene a tutti, ed è quindi logico presumere che ciascuno contribuirà a facilitarlo e non ad ostacolarlo.

Conviene alla Confederazione, la quale, un po' delusa dalle risultanze dei primi esercizi delle reti già riscattate, affretta il momento di far entrare nel bilancio del servizio di Stato il contingente pingue degli introiti della Jura-Simplon, e non può desiderare di tenere sospese pendenze complesse di riscatto.

Conviene ai portatori delle azioni privilegiate e ordinarie perchè essi, in nessuna più favorevole ipotesi, possono attendersi incasso maggiore del rimborso delle azioni alla pari, seguendo nell'ordine del rimborso, le azioni di sovvenzione e i buoni di godimento, prima che siavi luogo ad ulteriore riparto (art. 27); e d'altronde, in pendenza della liquidazione, resta sospesa la restituzione del capitale, e anche la distribuzione del dividendo dell'anno 1902, non potendosi — per l'art. 667 del Codice federale delle obbligazioni — ripartire il patrimonio sociale se non dopo estinti i debiti, e mai prima che sia trascorso un anno dal giorno della terza inserzione nei giornali a ciò destinati.

Conviene infine anche agli azionisti di sovvenzione, perchè, essendo incontrastabile il riscatto, quando si siano ottenute le condizioni e le guarentigie che legittimamente si richiedono, dal lato finanziario la proposta di esonero dal versamento del residuo 59,2 0|0 del capitale sottoscritto si presenta congrua e corrispondente ai presumibili risultati di una liquidazione formale.

Frattanto però la Compagnia ha dovuto considerare la posizione effettiva al 1° maggio prossimo, se — come si prevede — il riscatto amichevole non potrà per quell'epoca essere definitivamente sanzionato, e mettersi in condizione di provvedere regolarmente alla gestione dell'azienda del Sempione, essendo convenuto col Consiglio federale « che » la Briga-Iselle sarà ceduta alla Confederazione quando » sia pronta per essere aperta all'esercizio, contro rimborso » di quanto sarà costata ».

Come si sa, il versamento del capitale di sovvenzione è fatto dagli Enti sovventori in quote determinate per ogni esercizio annuale in relazione al conto separato che si tiene dei lavori eseguiti: lo scorso anno, essendo in corso le trattative per il riscatto amichevole, il versamento della quota venne sospeso. Ora gli Enti sovventori sono invitati a continuare i versamenti, e, naturalmente, li dovranno fare sinchè non sia intervenuta la sanzione del riscatto amichevole, o compiuta la liquidazione formale.

Se, come è molto probabile, l'accordo sarà presto conseguito, il versamento richiesto verrà forse sospeso, o retrodato, dovendo restare ferma la base della transazione colla quota del 40 8 0|0 prima d'ora versato.

Se però anche la liquidazione dovesse seguire il suo corso, non vi sarebbe motivo di preoccupazione da parte degli Enti sovventori, i quali — in nessun caso — sono tenuti a contribuire, oltre l'ammontare delle azioni stabilito dallo Statuto, al conseguimento dello scopo e all'adempimento delle obbligazioni della Società (articolo 633 del Codice federale delle obbligazioni), mentre poi, come fu già avvertito, la costruzione della Briga-Iselle viene fatta contro rimborso, da parte della Confederazione, di quanto sarà costata.

Dato questo, non ci rimane che augurare che con equanimità e buon volere da parte di tutti, siano facilmente e in breve tempo superate le difficoltà, non gravi, che ancora si frappongono ad una definizione di reciproca convenienza e soddisfazione dei rapporti pendenti, confidando che resti assicurata all'Italia la continuità della partecipazione in tutto quanto può interessare lo sviluppo del traffico sulla grande linea internazionale, che ebbe vita per gli sforzi riuniti dei due paesi, e che costituisce, e deve restare, veramente un interesse comune.

VISITA DI INGEGNERI INGLESI

AI NOSTRI IMPIANTI IDROELETTRICI E DI TRAZIONE ELETTRICA

Oltre 150 allievi ingegneri elettricisti inglesi guidati dal loro professore Silvano Thomson hanno in questi giorni fatto una visita ai nostri impianti elettrici ferroviari ed industriali di Lombardia. E' con grande soddisfazione ed orgoglio nazionale che registriamo questo fatto che dimostra in quale concetto sia tenuta l'ingegneria italiana moderna all'estero, anche nei paesi ove essa eccelle, come in Inghilterra.

Alle linee Valtellinesi.

La visita è cominciata dalle ferrovie Valtellinesi, ove ammirarono gli impianti elettrici ed il funzionamento, riportandone una favorevole e vivissima impressione. Domenica mattina recaronsi a Camnago Volta a deporre una corona sulla tomba del grande fisico.

Alla Milano-Porto Ceresio.

Gli ingegneri inglesi, lunedì, giunsero alle 8.40 a Milano, ricevuti alla stazione dai rappresentanti della Mediterranea, fra cui il comm. Kossuth vice-direttore generale, il comm. Mandolini, il cav. ing. Tremontani, gli ingegneri Bortolotti, Anghilleri ed altri; dai rappresentanti della Thomson-Houston, cav. Legout consigliere delegato e ing. Cirla; dai rappresentanti dell'Associazione Elettrotecnica ing. cav. Bertini e ing. Cabella; dal cav. Comi, direttore e compro-

prietario delle Officine Meccaniche, costruttrici delle carrozze, dall'ing. Semenza per la Edison e da moltissime altre notabilità tecniche ed industriali.

Tutti presero posto in un treno speciale che partì da Milano alle 9.5 e, con una corsa velocissima, giunse a Porto Ceresio verso le 10 ed un quarto.

La giornata splendida e il cielo tersissimo davano un grande rilievo a tutto il panorama e lasciavano scorgere, in tutta la sua maestà, la catena delle Alpi.

Allorchè il treno passò sul terrapieno fra Gazzada a Varese e si presentò l'incantevole colpo d'occhio del bacino del Lago di Varese e delle ville disseminate lungo il declivio dei monti, s'udì un'esclamazione generale di meraviglia.

Dopo una breve fermata a Porto Ceresio, il treno ritornò verso Varese, facendo sosta a Bisuschio, ove gli ingegneri visitarono quella sottostazione di trasformazione, interessandosi di ogni piccolo dettaglio dell'impianto e mostrandosi oltremodo meravigliati del modo perfetto con cui si seppero prevedere e superare tutte le difficoltà, e del regolare funzionamento del servizio in ogni sua parte.

Si proseguì poi per Varese ove al Grand-Hôtel Varese ebbe luogo la colazione offerta ai gitanti dalla Thomson-Houston e dalla Mediterranea.

I convitati erano oltre 200 e il superbo salone, colle mense elegantemente addobbate, presentava un colpo d'occhio veramente maestoso.

Alla tavola d'onore siedevano, oltre il Presidente dell'Associazione Elettrotecnica inglese, Gray, i vice-presidenti Ferranti e Gavey, il segretario Millan, il tesoriere R. Hammond, anche il celebre prof. Thomson, che è una vera illustrazione della scienza e il colonnello Crompton, che diresse i servizi elettrici durante la guerra del Transvaal.

Vi erano pure il comm. Kossuth, il cav. Legout e gli altri rappresentanti delle Associazioni italiane.

Dopo la sontuosa colazione, splendidamente servita, parlò, in inglese, il comm. Kossuth, il quale, con elevati pensieri, fece una rapida rassegna dei progressi meravigliosi della scienza, dalla pila di Volta al telegrafo Marconi.

Disse che una volta i forestieri venivano in Italia per ammirare gli incantevoli panorami e per studiare l'arte e i monumenti di una civiltà passata: oggi vengono anche per ammirare le ultime applicazioni della scienza.

E chiuse, fra i più vivi applausi, inneggiando all'Inghilterra che fu amica sempre dell'Italia, che la sorresse nei momenti gloriosi del suo risorgimento e che le continua la sua viva simpatia.

Il presidente. R. Gray, portò, in francese, il saluto ed i ringraziamenti dei gitanti per le festose accoglienze, facendosi interprete dell'ammirazione di tutti per lo splendido esito del più grande esperimento di trazione elettrica per le ferrovie; e il cav. Legout, pure in francese, diresse agli ospiti il saluto della Thomson-Houston, augurando che presto l'Italia, per la prima fra tutte le Nazioni, veda attuata la trazione elettrica su tutte le sue ferrovie.

Entrambi furono vivamente acclamati.

Quindi il colonnello Crompton, rispose, in inglese, ricordando l'Italia di trent'anni or sono e i meravigliosi incredibili progressi da essa conseguiti in questo periodo di tempo nel campo specialmente scientifico, dei traffici e delle industrie.

Qui, egli dice, noi veniamo ad ammirare, praticamente e felicemente attuate, quelle moderne ed ardite innovazioni che le nostre compagnie ferroviarie, fin troppo conservatrici, ancora non si sono decise ad esperimentare.

E mentre la trazione elettrica rende ancor più seducenti, comodi e rapidi i viaggi in questa terra d'incanto, ci persuade, coll'eloquenza dei fatti, della sua meravigliosa praticità e della risoluzione di quel grande problema che deve rinnovare il sistema di trazione di tutte le ferrovie.

Termina poi rivolgendo parole entusiastiche all'Italia, alla Mediterranea, alla Thomson, ed espressioni gentili al comm. Kossuth, ricordando, anche, con felice pensiero, la gloria del padre suo, eroico cavaliere della libertà.

E a questa evocazione, risponde il comm. Kossuth, inneggiando ell'Inghilterra, maestra di libertà a tutto il mondo.

Le acclamazioni sono calorosissime e la serie dei discorsi è chiusa dal prof. Raworth, che pure fra gli applausi, ha parole gentilissime per tutti, e trova anche la nota scintillante di spirito.

Una breve fermata ancora all'albergo, durante la quale i gitanti non cessano dall'esprimere la loro ammirazione per l'incantevole soggiorno e poi la comitiva ritorna alla stazione, ove l'attende il treno speciale, che la trasporta a Gallarate.

Di là la gita continua fino a Tornavento; e la grandiosa stazione centrale generatrice è pure oggetto dell'esame minuto dei gitanti e della loro vivissima compiacenza.

Alle 18 i gitanti ripartivano da Gallarate alla volta di Milano, soddisfattissimi ed ammirati della visita fatta.

A Paderno.

Martedì mattina, ospiti della Edison, gli ingegneri inglesi partirono alla volta di Merate e di Paderno d'Adda per visitare lo stabilimento Gavazzi, un modello per l'industria moderna, e l'impianto idroelettrico della Edison, per la produzione ed il trasporto di energia elettrica nella Brianza ed a Milano.

La numerosa comitiva, di 150 persone circa, prese posto in un treno speciale offerto dall'Adriatica e partì alle 9.

A Merate la visita allo stabilimento Gavazzi occupò ed interessò assai anche le signore che numerose presero parte a questa gita, così che l'ora della colazione, una colazione molto gaia ed altrettanto gradita, offerta dalla Edison, giunse quasi improvvisa.

L'aria fina della Brianza, l'influenza « del tempo e della dolce stagione », aveva fatto perdere agli stessi ingegneri inglesi, poco facili all'entusiasmo e compassati per natura, l'abituale freddezza. ed i discorsi ed i brindisi, presero un calore di festività quale davvero inaspettato.

Parlò prima il presidente della Edison, senatore Colombo, ed il suo saluto ed il suo compiacimento nell'accogliere i graditissimi ospiti presentando a loro due vere e grandi vittorie industriali italiane, non fu meno caldo della parola efficace dell'assessore Mira, rappresentante il Comune di Milano e del comm. Ferrari rappresentante il Governo.

Rispose il presidente della « Institution of Electrical Engineers » ing. Gray, in lingua francese, e per suo esplicito invito altri parlarono esprimendo sensi di gratitudine e di ammirazione assai evidentemente sincera.

Da Merate i gitanti si recarono in carrozza al Ponte di Paderno e di là, nella amena vallata dell'Adda, ridente di verde e di sole, a Porto dove sorgono le grandiose officine.

In questa occasione la Edison sciolse un voto inaugurando un'artistica lapide alla memoria dell'ing. Carli, dell'ideatore di tutto il grandioso progetto che tradotto in opera reale rappresenta una delle migliori e più riuscite conquiste del lavoro italiano.

Il senatore Colombo pronunciò un elevato diccorso e la consacrazione dell'opera del compianto ingegnere non avrebbe potuto avere migliori elogi, nè più desiderate ammirazioni dal pubblico elettissimo.

Alla cerimonia presenziavano pure il comm. Ceola, questore di Milano, il comm. Canzi, l'on. Dozzio, il comm. Cini dell'Adriatica, l'avv. Scotti della Società lombarda; facevano gli onori di casa l'ing. Esterle e gli ing. Bertini e Semenza, presidente il primo e segretario l'altro dell'Associazione elettrotecnica italiana.

Fra gli ingegneri inglesi che presero parte alla gita notammo parecchie illustrazioni della scienza e dell'industria elettrotecnica, il prof. Silvanus Thomson, il De-Ferranti, il Gavey, Charles Brown ed altri.

In questa occasione l'Associazione elettrotecnica ha pubblicato un elegante opuscolo, redatto in lingua italiana ed inglese, nel quale sono descritti i principali impianti elettrici dell'Alta Italia; l'opuscolo servì ottimamente di guida e costituisce un gradito ricordo.

SETTE MILIONI DI SGRAVII
SOPRA I TRASPORTI FERROVIARI

Ho letto nei giornali che la famosa Commissione detta degli sgravii, fra varii altri provvedimenti escogitati in favore delle provincie meridionali, ha proposto uno sgravio di sette milioni sopra i trasporti ferroviarii.

Io non so come la Commissione intenda di realizzare in pratica questa importante concessione, ma penso che si vorranno stabilire delle tariffe ridotte e forse ridottissime, e che il Governo dovrà rimborsare alle società esercenti la differenza, procurando che questo rimborso si mantenga nei limiti dei sette milioni concessi.

Se è così, noi assisteremo ad un ben arduo lavoro che sarà chiamato a fare il Consiglio delle Tariffe, e vedremo che il volume delle tariffe ferroviarie, già tanto ricco di tariffe generali, speciali e locali, e di tanta confusione, sarà ancora accresciuto di parecchi altri capitoli.

E tutto questo sempre in omaggio all'aurea semplicità!

Ignoro quali saranno i criterii che guideranno il Consiglio delle Tariffe nello studiare queste nuove tariffe di favore; ignoro se questo favore sarà generale tanto per i viaggiatori che per le merci, tanto in partenza che in arrivo; o se sarà limitato alle sole merci, o forse anche alle sole merci in partenza, ma non occorre di essere profeta o figlio di profeta per indovinare che se vi saranno dei favoriti, vi dovranno necessariameute essere dei dimenticati e dei malcontenti, che ne verranno sperequazioni artificiose di prezzi e concorrenze inaspettate, e che ne nasceranno forse delle sorprese, poichè la concessione accordata invece di andare a favore del produttore meridionale che spedisce, andrà a favore del negoziante settentrionale che riceve la merce.

Io non intendo di estendermi in considerazioni sopra cose che non solo ignoro io, ma che credo sieno ignorate dagli stessi membri della Commissione degli sgravi, i quali molto probabilmente hanno fissata questa somma di sette milioni di sgravi sui trasporti ferroviarii, senza avere una idea precisa del modo come si potranno applicare in pratica. Tornerò sull'argomento a suo tempo, e per ora mi limito a fare una semplice osservazione.

Che le tariffe ferroviarie italiane sieno in generale troppo elevate, è cosa ammessa da tutti; ma quando si potessero fare delle concessioni, io credo che queste dovrebbero essere generali per tutti, e non mai speciali per alcune provincie e peggio per alcuni determinati trasporti.

Ma dato che si voglia proprio giovare alle provincie meridionali anche coi trasporti ferroviarii, a me pare che vi sia un mezzo molto più semplice di quello di stabilire delle nuove tariffe di favore.

Il Governo ha gravato i trasporti ferroviarii della tassa di bollo, e della tassa proporzionale, alla quale ultimamente ha ancora aggiunta una sovratassa. Non ho sotto gli occhi i documenti, ma credo che queste tasse e sovratasse fruttino al Governo più di 40 milioni.

A me pare che volendo il Governo favorire alcune provincie sui trasporti ferroviarii, potrebbe molto semplicemente sopprimere per quelle provincie l'applicazione di quelle tasse, e così il benefizio non sarebbe limitato a pochi, ma sarebbe generale a tutti coloro che in qualunque modo si servono delle ferrovie.

Torino, aprile 1903.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.
(*Stato dei lavori al 1° aprile 1903*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° marzo 1903 m.	8773	6153	14,926
Progresso mensile . . . . »	158	177	335
Totale al 1° aprile 1903 . m.	8931	6330	15,261
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	12,500	14,787	27,287
» media giorn. .	431	477	908
In galleria, totale giornate .	31,479	40,803	72,282
» media giorn. .	1,090	1,376	2,466
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	436	550	986
Totale dei cantieri: totale giorn.	43,979	55,590	99,569
» media giorn.	1,521	1,853	3,374

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso e lo schisto scricitico calcarifero. Sospesasi durante 212 ore la perforazione meccanica a causa delle armature in legno richieste dalla roccia tenera. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 6.72 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 46 litri al secondo. Il 12 marzo il minatore Merenda Giuseppe, di Paterno (Provincia di Cosenza), fu colpito da un franamento di roccia. Morì il 15 marzo.

Lato Sud. — La galleria di avanzamento attraversò il gneiss schistoso. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.71 per giornata di lavoro. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 799 litri al secondo.

><

Lo studio dell'esercizio ferroviario.

Mentre la Commissione parlamentare affretta i suoi studi e la sua relazione sul disegno di legge per gli sgravii, il Presidente del Consiglio e i Ministri competenti, in queste brevi vacanze dedicano cure speciali allo studio del problema sull'esercizio ferroviario.

L'on. Zanardelli ha portato con sè a Maderno molti documenti e varie proposte pel futuro esercizio delle ferrovie, e non è improbabile che ivi abbia qualche conferenza coi direttori delle reti ferroviarie.

Intanto i ministri Balenzano e Di Broglio, oltre che fra loro e col collega Carcano, hanno avuto colloqui di questi giorni anche col comm. Maraini, rappresentante delle Ferrovie Mediterranee.

><

L'autonomia del Porto di Genova.

Il regolamento per l'applicazione della legge sull'autonomia del Porto di Genova è in corso di stampa, ed essendo cessato lo sciopero dei tipografi, potrà essere stampato e distribuito ai membri della Commissione, che ne discuteranno subito in seduta plenaria.

La nuova organizzazione del porto dovrebbe funzionare secondo la legge col 1° luglio e non è improbabile che per questa data il regolamento sia approvato anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Consiglio di Stato e possa essere reso esecutivo con decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici, della Marina e del Tesoro. Ma un eventuale ritardo non ritarderebbe l'azione del Consorzio.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare per materiale rotabile*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha indette le seguenti gare nazionali per acquisto di materiale rotabile:

27 Aprile 1903.

N. 12 locomotive a otto ruote accoppiate;
» 5 carrozze di prima classe, serie A*cre*;
» 35 » seconda » serie B*fcre* e B*cre*;
» 38 bagagliai a due comparti, serie D*fc*;
» 6 carri per equipaggi, serie H*fce*;
» 6 » scuderia, serie G*fc*.

28 Aprile 1903.

N. 225 carri per derrate alimentari, serie HB*fcd*;
» 375 » » » serie HB*d*;
» 250 carri scoperti a sponde alte, serie L*f* e L;
» 25 » » con bilico, serie NB*tf*;
» 125 » » a sponde basse, serie N*tf*.

><

La Presidenza della Società Veneta di Costruzioni.

Nella sua seduta di ieri il Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta ha preso atto con dispiacere della dichiarazione dell'on. senatore Medici, che non accettava la presidenza della Società. Continuerà pertanto a fungere da presidente il comm. Da Zara, vice-presidente.

><

Biglietti di andata e ritorno
fra Genova, Berlino e Londra.

Ci informano da Genova che il Sindaco di quella città ha rimesso al Ministro dei Lavori Pubblici copia di una deliberazione di quella Giunta municipale, colla quale si insiste perchè siano, al più presto, istituiti biglietti di andata e ritorno tra Genova e taluna fra le principali città estere, in ispecie con Berlino e Londra; i quali abbiano lunga validità e facoltà di proroga, essendo doveroso che una città dell'importanza commerciale di Genova, goda di quelle facilitazioni di cui fruiscono le città di Torino e di Milano.

A questo riguardo sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, la quale ha recentemente concordate ed istituite corrispondenze con biglietti di andata e ritorno fra Genova, Francoforte e Colonia, nonchè altre corrispondenze con biglietti di andata e ritorno dalla Germania a Genova, sta trattando colle Società estere interessate per l'attuazione di nuove corrispondenze dei servizi diretti italo-francese ed italo franco-inglese, nelle quali saranno compresi anche biglietti di andata e ritorno fra Genova e Londra.

><

Biglietti andata e ritorno fra Genova e Ancona.

Abbiamo da Bologna che quella Camera di Commercio ed Arti, a mezzo del proprio presidente, ha interessato vivamente il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè la stazione di Bologna venga normalmente ammessa alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per quelle di Genova e di Ancona. Ed il prefato Ministero, tenuto conto dei rapporti, specialmente commerciali, assai frequenti che intercedono fra le preindicate città, ha raccomandato la cosa alla Società esercente la Rete Adriatica, osservando come sarebbe conveniente di accogliere la domanda anche dal punto di vista dell'interesse della ferrovia, essendo certo che ne verrà un sensibile aumento nel traffico dei viaggiatori.

><

Soppressione
del treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes.

L'Adriatica ha stabilito che con la fine del corrente mese venga soppressa l'effettuazione del treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes, e per conseguenza dal 1° maggio sarà attuata una variante al treno 126, che fra Treviglio e Milano assumerà l'orario del 126-A.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di completamento del servizio di trasbordo nello scalo merci della stazione di Milano Porta Sempione. Delle 14 Ditte ammesse alla gara solo 5 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Achille Ferraresi, col ribasso del 14 0|0.

(*Gare aperte*)

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea il 17 corrente avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del servizio merci nella stazione di Savigliano.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 6 corrente mese, presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di sistemazione del fosso Cinquaglia al km. 137.798 della linea Orte-Falconara. Delle 12 Ditte ammesse alla gara soltanto 4 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Riccardo Giostrelli, di Perugia, che fece il ribasso del 18.60 0|0.

— Il 6 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ebbe luogo la gara internazionale per la fornitura di 3250 rotaie di acciaio modello RA48. Concorsero 5 Ditte estere e 2 nazionali e la fornitura rimase aggiudicata alla Società Siderurgica di Savona, che offerse il prezzo di L. 198.85 per tonnellata.

><

Validità dei biglietti per le stazioni balnearie.

Siamo informati che la Società esercente la Rete Adriatica, in seguito a premure del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, ha consentito di assegnare, quest'anno, la validità di 20 giorni, anzichè di 15, ai biglietti speciali in destinazione delle stazioni balnearie e della stazione di Montecatini, ferma la facoltà della proroga per un massimo di 20 giorni, col solito pagamento di una soprattassa dell'uno per cento per ogni giorno di proroga.

La predetta Società poi, oltre al ripristinamento delle facilitazioni concesse nello scorso anno, compresa quella della riattivazione dei biglietti di andata e ritorno valevoli 4 giorni per le stazioni del litorale adriatico, ha ritenuto opportuno:

1) Di ammettere anche la stazione di Mantova alla distribuzione dei biglietti speciali di andata e ritorno per tutte le stazioni balnearie;

2) Di ammettere la stazione di Roma alla distribuzione dei biglietti di andata e ritorno per quella di Montecatini;

3) Di istituire, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno anche per Livorno (via Bologna) in partenza dalle medesime stazioni ammesse alla vendita dei

biglietti speciali per le stazioni del litorale adriatico, escludendo Firenze e Roma;

4) Di estendere anche a Viterbo le stesse corrispondenze per località balnearie dell'Adriatico, cui fu nello scorso anno ammessa Roma;

5) Di ripristinare per quest'anno le corrispondenze con biglietti speciali di andata e ritorno fra Porretta e Firenze S. M. N.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata-ritorno per le tre classi dalla stazione di Pietragalla per quelle di Potenza Superiore, Potenza Basilicata, Melfi e Rionero.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma ha emessa la seguente sentenza in materia di *infortuni sul lavoro:*

« La legge 17 marzo 1898 per gli infortuni sul lavoro prescrivendo, nelle costruzioni edilizie, l'obbligo dell'assicurazione degli operai, ha riguardo soltanto alle imprese di una certa importanza economica, assunte a scopo di speculazione, non alle opere private alle quali manca tale carattere di speculazione, e dove il proprietario o un capomastro, nell'interesse di lui, dirigono i lavori ».

Colla detta sentenza venne cassata una sentenza del Tribunale di Macerata, confermata dalla Corte d'Appello di quella Città, colla quale si condannava certo Corona per contravvenzione alla legge sugli infortuni degli operai sul lavoro, all'ammenda di L. 1800 ed accessori, per avere egli omesso di assicurare gli operai che attendevano sotto la sua direzione, alla costruzione di una casa colonica, accertatasi tale omissione in occasione di un infortunio toccato ad una ragazza addetta ai lavori, la quale, caduta da un palco all'altezza di quattro metri, riportò frattura delle braccia e malattia per giorni 40.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di un binario d'incrocio sul tronco Montalto-Chiarone, fra i chilom. 123.846 e 124.346 della linea Roma-Pisa, per L. 25,600.

Consolidamento del ponte della luce di m. 10 sul burrone Carparo, fra le stazioni di Casaletto e di Scalea, al km. 138.952 della Reggio-Castrocucco, per L. 5600.

Impegno suppletivo per il rifacimento con rotaie d'acciaio da m. 12 del 1° tipo FF. CC. di metri 600 di binario in ferro modello D, nella stazione di Casale Monferrato, per L. 1130.

Rete Adriatica:

Lavori per sostituire un acquedotto di luce di centimetri 60 coperto con lastroni ad un chiavichetto di luce di cm. 50 formato con traverse, al km. 19.358 della linea Attigliano-Viterbo, per L. 350.

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 124.715 e 124.739 della Roma-Sulmona, per lire 6400.

Consolidamento di un tratto della scarpata sinistra della trincea fra i km. 171.326 e 171-343 della linea Roma-Sulmona, per L. 2100.

Impianto di un rifornitore sussidiario nella stazione di Crema, per L. 12,200.

Consolidamento della scarpa verso monte della trincea situata fra i km. 17.960 e 18.120 della linea Portocivitanova-Macerata-Albacina, per L. 1200.

Sistemazione dei segnali a disco girevole posti a protezione della stazione di Spoleto, sulla linea Roma-Falconara, per L. 1625.

Lavori per l'impianto di apparecchi di controllo fra il bivio Acquabella e la stazione di Limito, sulla linea Milano-Venezia, per L. 2500.

Ricambio con miglioria della semifissa n. 323 del rifornitore della stazione di Benevento, per L. 2622.75.

Rete Sicula:

Miglioramenti e trasformazioni da apportarsi ai cessi delle stazioni di Palermo Centrale e di Catania, per L. 120.30.

Lavori per riparare i danni causati dalla piena del fiume Platani al muro di difesa fra i km. 110.557 e 110.680 della linea Palermo-Porto Empedocle, per lire 18,510.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Modificazione dei binari e dei manufatti al quadrivio della Coscia nel Porto di Genova, L. 29,150.

Sbancamento dei massi pericolanti all'imbocco est della galleria Santa Croce al km. 84.965 della linea Sampierdarena-Confine francese, L. 1800.

Ampliamento dell'Officina per le locomotive nella stazione di Taranto, L. 42,300, delle quali L. 24,300 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento della costa montuosa al km. 360.890 della linea Battipaglia-Reggio, L. 6300.

Opere di completamento del fosso a valle fra i chilometri 310.042 e 310.176 della linea Battipaglia-Reggio, L. 550.

Lavori per ristabilire la viabilità interrotta sotto il ponte Calatro al km. 316.290 della linea Taranto-Reggio, L. 2700.

Impianto di un apparecchio per la prova dell'impermeabilità dei veicoli presso la squadra rialzo nella stazione di Torino Porta Nuova, L. 7100.

Completamento delle protezioni meccaniche contro la malaria nel fabbricato della stazione di Vada, L. 410.

Sgombro e sbancamento di materie franate al chilometro 154.587 fra Ventimiglia ed il Confine francese, L. 3400.

Opere di difesa contro le corrosioni della sponda sinistra del Pellice a monte del ponte ad uso comune, al km. 13.339 della linea Airasca Cavallermaggiore, lire 10,000.

Lavori a difesa della sponda sinistra del torrente Riddone a valle della diga in legno al km. 60.429 fra le stazioni di Alba e di Mussotto, L. 270.

Applicazione delle difese meccaniche contro la malaria ai fabbricati fra le stazioni di Cecina (inclusa) ed il km. 307.001 della linea Roma-Pisa, L. 12,500.

Lavori per dare sfogo alle acque di piena attraverso la ferrovia Roma-Pisa, L. 7900 (fra le stazioni di Bolgheri e di Bibbona).

Impianto di due binari per deposito dei treni merci nella stazione di Rogoredo, L. 47,900, oltre il materiale metallico di armamento.

Modificazioni di binari e scambi nella stazione di Varese, L. 9850, oltre il materiale di armamento.

Rete Adriatica:

Ampliamento e sistemazione della stazione di Pescia, L. 209,000, delle quali L. 137,000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto nella stazione di Bologna, presso lo scalo Mascarella, di un magazzino ad uso deposito di materie esplosive e del combustibile occorrenti all'esercizio della trazione elettrica sul tronco Bologna-Poggio Rusco, lire 1260.

Rinnovamento di m. 3755 di binario fra i km. 137.737 e 141.542 della linea Bologna-Otranto, L. 5730, oltre il materiale metallico d'armamento.

Demolizione della vecchia tettoia in legno addossata al nuovo fabbricato viaggiatori, sostituzione con una pensilina metallica e allargamento del marciapiede fra la prima e la seconda linea nella stazione di Bagni di S, Giuliano, L. 9000, delle quali L. 6400 per i lavori da appaltarsi.

Rete Sicula:

Riparazioni alla galleria di Cefalù sulla linea Palermo-Messina, L. 2850.

Completamento della cinta muraria della stazione di Assoro, L. 2430.

Ricostruzione con travata metallica sul ponte sul fiume Erminio della linea Noto-Licata, per una somma da stabilirsi.

Movimento del binario fra le stazioni di Leonforte e di Castrogiovanni, L. 10,500.

><

Onorificenza. — Siamo lieti di annunciare che S. M. il Re con recente Decreto ha conferito al chiarissimo ingegnere Alberto Pennachio, Capo-servizio del Mantenimento e Lavori della Ferrovia del Mediterraneo, la Commenda dell'Ordine della Corona d'Italia.

Al neo Commendatore, nostro carissimo amico, mandiamo le più vive congratulazioni.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per modificazione dei prezzi che servono di base alla concessione accordata alla Ditta Jacy, Summerer e Comp. per trasporto di macchine;

2) Proposta della Mediterranea, per concessione alla Ditta G. Ronchi di effettuare i suoi trasporti di merci varie da Como e da Milano per Torino e da Torino per Milano, coll'abbuono, pei soli trasporti da Torino a Milano, di cent. 40 al quintale sui prezzi della tariffa speciale n. 2, grande velocità, e coll'impegno di un traffico minimo annuale di 200 tonnellate;

3) Proposta dell'Adriatica, per la quale, a datare dal 1° maggio 1903, si rinnova per un altro anno la concessione accordata alla ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale per trasporto di carbon fossile in blocchi ed in polvere da Venezia a Modena, verso impegno di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate;

4) Proposta della Mediterranea, di rinnovare alle stesse condizioni, per un altro anno, la concessione accordata alla Ditta Biagio Fittipaldi per trasporto di sale da Spezzano Castrovillari a Monterano;

5) Proposta dell'Adriatica, per concessione alla Società Veneta di effettuare, con materiale proprio, i suoi trasporti di ghiaia da Porto Maggiore a Ferrara alle seguenti condizioni: tassa di pedaggio di L. 1,545 per chilometro e per treno, sia carico che vuoto — composizione dei treni, 20 veicoli, di portata non superiore alle 12 tonnellate ciascuno — durata della concessione, 1° aprile-31 dicembre 1903 — quantitativo minimo d'impegno, tonnellate 35.000;

6) Proposta della Mediterranea, di rinnovare, pel periodo dal 1° marzo 1903 al 30 giugno 1904, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Feltrinelli per trasporti di legname da Civitavecchia a Roma, elevando il quantitativo minimo di trasporto da 600 ad 800 tonn.;

7) Proposta dell'Adriatica, per la quale si concede alla Ditta Giacomo Benini che siano ammesse al beneficio della concessione accordatale pei trasporti di legnami greggi e legna da ardere, anche le spedizioni di legname in tronchi in provenienza da stazioni della Valle Seriana in destinazione di Milano, limitatamente al percorso Bergamo-Milano, aumentando il quantitativo minimo d'impegno a 1000 tonnellate, e ferme restando le altre condizioni;

8) Proposta dell'Adriatica, di concedere alla Ditta M. Ziliani di trasportare in un anno non meno di 6000 tonnellate di legname greggio in tronchi da Feltre a Padova al prezzo di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0.206 a tonnellata;

9) Proposta della Mediterranea, per concessione alla Ditta Pietro Colaiacomo di effettuare i suoi trasporti di calce, a vagone completo, da Segni Paliano a Roma-Termini ed a Roma-Trastevere, coll'impegno di un quantitativo minimo di 4500 tonnellate, al prezzo di L. 2.83 la tonnellata, compreso il diritto fisso e la sopratassa erariale pei trasporti destinati a Roma-Termini, e al prezzo proporzionale di L. 3.36 la tonnellata, per gli arrivi a Roma-Trastevere; la concessione ha la durata di 18 mesi, scadenti col 30 giugno 1904;

10) Proposta dell'Adriatica, per la quale si concede alla Ditta Fratelli Mazzi, concessionaria di trasporti di calce e cemento da Lecco a Valmadrera, nonchè dei trasporti di pietrisco da Valmadrera per altre determinate stazioni, che siano ammessi a fruire della concessione anche i trasporti di pietrisco in destinazione di stazioni della linea Sondrio-Tirano.

— È in corso di approvazione il provvedimento che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno presentato alla Superiorità, in relazione al disposto del quint'ultimo capoverso dell'articolo 120 bis delle tariffe, per aumenti ai termini di resa delle merci a domicilio per le località lontane dalle rispettive stazioni, o di difficile accesso, o aventi servizio di corrispondenza per via carrettiera.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia nell'Alto Polesine. — Un imponente comizio si è tenuto al Teatro Comunale di Occhiobello per propugnare la costruzione della linea ferroviaria attraverso l'Alto Polesine.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 marzo 1903.* — Nella decade 21-31 marzo 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,717,634.87, con un aumento di L. 368,073.05 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 31 marzo 1903 si ragguaglia a L. 119,437,426.22, presentando un aumento di L. 4,868,592.56 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Velletri-Castelli Romani. — Domenica scorsa a Velletri si è tenuta una riunione, a cui

hanno presenziato i Sindaci di Velletri, Genzano, Nemi, Civitalavinia e Ariccia. Assunto alla presidenza, l'on. Frascara ha detto della necessità di pronte comunicazioni fra Velletri e i Castelli Romani, annunziando anche l'espletamento degli studi fatti eseguire per costruire una rete speciale. Di fronte però alle difficoltà finanziarie di tale disegno avvertì di aver proposto ed essere stato accettato il progetto per prolungare il tram elettrico Roma-Genzano fino a Velletri a mezzo della Società Thompson, concessionaria di detto tram che solo domanderebbe L. 80.000 annue per risarcimento di nuovo esercizio. Ora i sindaci procederanno alle rispettive pratiche per definire la quistione in modo soddisfacente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Spagnuole. — La *Gaceta de Madrid* ha pubblicato un decreto con cui si accorda alla Compagnia della ferrovia San Martin-Lieres-Gijon-Niusel la concessione per costruire ed esercitare per 99 anni una linea a scartamento ridotto da Tremanes a Verina con connessione dalla progettata linea di. Verina al porto di El Musel.

Ferrovie del Congo — « Società di studio delle ferrovie dal Stanley-Pool al Katanga e dal Itimbiri al Uele e ad un punto da determinarsi sul confine francese » tale è il titolo di una Società per azioni a responsabilità limitata, la cui fondazione venne autorizzata con decreto del Re-Sovrano del 14 marzo 1903. La sua durata è di trenta anni, la sede sociale al Congo.

Il capitale di un milione di franchi è rappresentato da 1000 azioni di 1000 fr.; sottoscritte e liberate del 10 0\0. Non potrà essere aumentato, e non si potranno emettere obbligazioni che per deliberazioni dell'assemblea generale e con l'approvazione dello Stato indipendente del Congo.

La ripartizione dei benefizi è semplicissima; un ventesimo ai fondi di riserva, il resto agli azionisti.

Ferrovie Cilene. — Recentemente sono stati approvati dal Congresso chileno due progetti di legge relativi alla costruzione della ferrovia transandina per Antuco ed al compimento della ferrovia transandina per Uspallata.

Secondo le relazioni tecniche, la linea transandina di Cabrero, via Antuco, traverserà il passo delle Cordigliere più comodo e più facile per la costruzione di una ferrovia; l'altezza al di sopra del livello del mare non oltrepassa i 1700 metri; le coste sono normali e non sono necessari dei lavori considerevoli.

Questa linea offre, oltre che queste facilità di costruzione, anche altri vantaggi. Essa difatti è la linea interoceanica più breve, chiamata ad aiutare il commercio mondiale; essa è la più comoda e la più vantaggiosa, destinata a stimolare e sviluppare gli scambi tra il Chilì e la Repubblica Argentina; essa mette in comunicazione le zone più ricche della regione australe che hanno già stabilito un commercio importante che è necessario di favorire; infine, se si considera la linea dal solo punto di vista dell'interesse chileno, si riconoscerà che essa percorre delle regioni in cui la costruzione di vie di comunicazione era necessaria per permettere un esito facile dei prodotti che vi si trovano.

Notizie Diverse

Il porto di Genova. — *Gigantesco progresso della navigazione.* — Un rapporto del console francese a Genova si occupa del movimento della navigazione nel porto di Genova, durante l'anno 1902, confrontandolo con quello di Marsiglia dello stesso anno. Il movimento marittimo totale di Genova durante il 1902, secondo i rapporti mensili della Camera di commercio di Genova, si eleva (tenendo calcolo delle entrate e delle uscite) a 12,781 bastimenti per un tonnellaggio complessivo di 10,969,573 tonnellate, di cui 7841 vapori per 10,406,542 tonnellate e 4940 velieri per 563,031 tonnellate. Avuto riguardo al genere di navigazione che hanno operato, questi bastimenti in numero di 6664, tra vapori e velieri per un tonnellaggio di 2,068,247 tonn. hanno servito alla navigazione di costa e di scalo, 6117 per 8,901,326 tonnellate alla navigazione internazionale.

Nel complesso di questo traffico la bandiera italiana è rappresentata da 8708 bastimenti per 4,524,595 tonn., vale a dire il 68.1 0\0 del numero totale e il 41.2 0\0 del tonnellaggio totale. La ripartizione tra i bastimenti a vela e quelli a vapore è la seguente: Bastimenti a vela — bandiera italiana 4807, cioè il 93.2 0\0 — bastimenti a vapore bandiera italiana 3901 bastimenti, cioè 49.7 0\0.

La ripartizione tra la navigazione di costa e di scalo e la navigazione internazionale è la seguente: Navigazione di costa e di scalo — bandiera italiana 6186 bastimenti, cioè il 92.8 0\0 — Navigazione internazionale bandiera italiana 2522 bastimenti, cioè il 41.2 0\0.

Il movimento totale della navigazione era stato invece nel 1901 di 11.902 bastimenti per 10.096.643 tonnellate. Il movimento ascenzionale della navigazione di Genova, nota il rapporto, ha ripreso il suo cammino per un momento interrotto, causa gli scioperi del 1901.

La bandiera francese perde nel 1902, in confronto al 1901, 97 bastimenti e 45,666 tonn. A questo proposito, il rapporto del Console nota quanto sia deplorevole questo continuo regresso della navigazione francese a Genova, in un momento appunto in cui gli scambi tra le due nazioni tendono ad aumentare.

Dal confronto di questi dati pel movimento del porto di Genova col movimento marittimo di Marsiglia nel 1902, risulta quanto segue: Il totale dei bastimenti entrati ed usciti dal porto di Marsiglia nel 1902 è stato, secondo i dati forniti dal comandante del porto di Marsiglia, di 16,656 per 13,042,000 tonn.; nel 1901 era stato di 16,502 bastimenti per 13,090,845 tonn.

Si nota quindi un aumento di 154 bastimenti e di 48,845 tonn., la differenza dunque tra il movimento di Genova e quello di Marsiglia nel 1902 è di: 3895 bastimenti e di 2,122,166 tonn. a favore di Marsiglia.

Il movimento di Marsiglia, dice il rapporto, continua dunque a restare superiore a quello di Genova, ma la differenza tra le due città tende sempre più a diminuire a favore di Genova.

Nel 1901 infatti il movimento di Marsiglia aveva superato quello della sua rivale di 4600 bastimenti e di 2,946,251 tonnellate. La differenza tra i due porti ha diminuito dunque a danno di Marsiglia, di 825 bastimenti e di 824,085 tonn.

Noi siamo dunque ben lontani da avere causa vinta; l'aumento del traffico di Marsiglia (35,296 tonnellate, cioè 0.6 0\0) è insignificante ed il commercio di Genova progredisce invece a passi di gigante.

I dati delle statistiche municipali recano che l'anno 1902 segna in confronto all'anno 1901 un aumento del 6.7 0\0 per ciò che riguarda le mercanzie. Se questa proporzione si mantiene, la preminenza di Marsiglia fra qualche anno sarà finita.

Il rapporto parla poi dei vari progetti riguardanti Genova che si stanno studiando in vista dell'apertura del Sempione allo scopo di portare il porto di Genova all'altezza dei suoi nuovi bisogni e segnala i pericoli che corre Marsiglia per i progressi continui della sua rivale.

Per le case popolari a Torino. — Il 31 marzo a Torino si è riunita, sotto la presidenza dell'on. T. Villa, l'assemblea dei soci della nuova Società per la costruzione di case popolari, igieniche ed economiche.

Il presidente, annunziato che fra breve si porrà la prima pietra del primo edificio, comunicò che il Municipio ha concesso quale concorso a tale scopo la somma che gli sa-

rebbe pervenuta ancora come azionista dell'ultima Esposizione, L. 60,000; il Comitato di questa ha offerto pure la somma risparmiata, L. 120,000; e un numero discreto di azionisti ha bene avviato il regolare pagamento delle quote sottoscritte. Si sono già oltrepassate d'assai le lire 200,000 e l'opera è assicurata almeno nel suo inizio.

Trattando dei criteri tecnici ed economici dell'istituzione, disse che la società si proponeva di costruire alloggi il più possibile indipendenti, largamente illuminati e ventilati. Ogni alloggio di regola avrà due camere, un'entrata e una cucina, un piccolo terrazzo e una latrina a parte Gas ed acqua potabile circoleranno ad ogni piano ed il prezzo tutto fa sperare non superi le L. 20 mensili, coprendo in modo giusto e onesto le spese.

L'assemblea soddisfatta dell'esposizione votò un ordine del giorno augurante alla sollecita esecuzione di così vantaggiosi disegni.

Per un nuovo porto ligure. — A Nervi e a Quinto al Mare, in provincia di Genova, per lo sviluppo sempre maggiore delle industrie, è sorta da poco una associazione fra i proprietari dei vari stabilimenti, per la ricerca del punto più adatto di costa limitrofa ai due paesi per adattarla a porto per lo scarico tanto dai vaporini che da chiatte delle loro mercanzie. Anzi, per il progetto, bandito un concorso, fu prescelto quello dell'ing. francese, cav. D'Esplace, il quale, mediante una macchina di sua invenzione, assicura poter affondare in pochi giorni centinaia di migliaia di metri cubi di materiale.

Si sono fatti esperimenti ben riusciti di disposizione di massi a fondo del mare e presto il nuovo porto potrà funzionare.

Un congresso per gl'infortuni sul lavoro. — A Berlino è stato inaugurato il Congresso operaio per gl'infortuni sul lavoro. Portano al Congresso stesso rilevante partecipazione gli operai dell'industria edilizia, che colpiti più delle altre classi dagli infortuni, come risulta dalla statistica ufficiale, che indica pel 1901 in Germania 40,000 sinistri edilizi, chiedono leggi protettrici della loro vita nelle costruzioni.

Sciopero ferroviario in Olanda. — Lo sciopero dei lavoratori dei trasporti, in Olanda, che erasi manifestato per pochi giorni alcuni mesi sono, ha ora ripreso nuova azione, dichiarandosi improvvisamente la mattina del 6 corrente mese.

Come è noto, il Governo intende proporre leggi restrittive e punitive in materia di scioperi riguardanti interessi generali, come sono i trasporti per via di terra e di acqua, e quest'intenzione non era punto sminuita, malgrado le pressioni esercitate dai diversi partiti d'opposizione. Si è per questa ragione che le leghe dei ferrovieri, convinte che il Governo avrebbe mantenute le proposte di leggi apposite e che queste sarebbero approvate, misero prima fuori lo spauracchio dello sciopero, indi lo misero in effetto d'improvviso.

Il Governo però era preparato a queste evenienze, ed aiutato da quella parte di personale che già anche allora aveva dichiarato di non voler scioperare (cioè quelli appartenenti a Società religiose ed alla Società « Diritto e dovere »), potè far fronte in parte ai bisogni.

Fu all'alba che il Comitato ferroviario, detto *di difesa*, deliberò lo sciopero generale di tutti i lavoranti di trasporti per terra e per acqua, affine di indurre il Governo a ritirare il noto progetto contro gli scioperanti; poche ore dopo anche nei porti principali lo sciopero era proclamato e messo in azione. Sulle ferrovie i treni furono ridotti di numero.

I ferrovieri, rimasti ligi all'ordine, si sono obbligati di fare ogni sforzo per ridurre il servizio il meno possibile; però la maggioranza dei colleghi scioperanti non vorrà permettere tale cosa, e quindi possono scoppiare conflitti.

I treni quindi sono scortati da soldati, e così le stazioni ed i manufatti; intanto altri scioperi per solidarietà sono da aspettarsi. L'esercizio postale è assicurato a mezzo dei treni circolanti e di automobili; le valigie postali per via di acqua sono portate da torpediniere.

Sinora gli scioperanti si mantengono tranquilli: essi ritenevano che col proclamare lo sciopero così d'improvviso, i deputati quella mattina non avrebbero potuto recarsi al Parlamento all'Aja; invece quei treni poterono effettuarsi, ed occorrendo il Governo metterà a disposizione dei deputati un servizio di automobili, di cui parecchie Società private possono disporre.

Sulle locomotive funzionano come macchinisti, oltre ai non scioperanti, i macchinisti della marina; nelle stazioni, e specialmente al telegrafo, sono assegnati militari del genio, e per fare le manovre in stazione lavorano gli artiglieri coi loro cavalli.

Le Compagnie hanno intanto esortato il personale a riprendere il lavoro entro 24 ore, comminando il licenziamento in caso di inadempienza.

Finora non sono successi inconvenienti, salvo qualche tafferuglio causato dall'agglomerarsi degli scioperanti nei centri maggiori; inoltre un treno proveniente dalla frontiera belga urtò in una trave di legno collocata attraverso il binario, la quale però si ruppe, non causando sviamento.

Nei giorni seguenti il 6, parecchi scioperanti hanno ripreso il lavoro, e così si è potuto aumentare il numero dei treni circolanti; un manifesto però degli scioperanti esorta il pubblico a non fidarsi dei treni stessi, essendo condotti da personale incapace sotto ogni rapporto; questo manifesto certamente non dovrà fare effetto alcuno.

Un nuovo colosso marino. — Il 14 aprile farà il suo primo viaggio fra Brema e New-York il nuovo piroscafo *Kaiser Wilhelm II* del Nordeutscher Lloyd che prende il primo posto nella flotta mercantile del mondo, essendo il più grande vapore postale che abbia finora passato l'Oceano. Ecco i suoi principali dati di misurazione.

Lunghezza, m. 215.34; larghezza, m. 21.94; altezza della chiglia al primo ponte di passeggio, m. 16; immersione, 8.84; spostamento di acqua, 26,000 tonn.

La forza motrice viene fornita da 3 macchine principali a bilico, a quadruplice espansione, sviluppanti una forza di 40,000 cavalli e una velocità di 23 miglia e mezzo all'ora.

Questo enorme vapore porterà 775 passeggeri di prima classe, 343 di seconda e 770 di terza classe, oltre a 600 uomini fra ufficiali ed equipaggio.

Una novità venne introdotta nelle cabine di lusso, cioè la costruzione di veri piccoli appartamenti per famiglie, composti di camere da letto, salotto di ricevimento, studio, sala da pranzo, bagno, toilette, ecc., il tutto secondo il lusso e l'ingegnosità delle più deliziose case moderne.

Le sale comuni di lettura, musica, conversazione, e le sale da pranzo, una delle quali ha una superficie di 613 mq., sono disposte sopra i ponti in modo da dare, colla massima aria e luce, al viaggiatore l'illusione completa di un grande hôtel.

Questo vapore, così raffinato nei suoi comodi e dettagli, può essere prontamente trasformato in incrociatore, e diventare un efficace ausilio di guerra.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Sicula. — Con la ditta Antonino Inserra per l'esecuzione dei lavori per la costruzione di pennelli con buzzoni a rete metallica sulla sponda destra del fiume Simeto a difesa della ferrovia

Bicocca-Passomartino fra i km. 237.670 e 238.050 per l'importo di L. 75,000;

Con la ditta Pietro Davantieri per l'esecuzione dei lavori occorrenti per la riparazione dei guasti causati dalle pioggie al manufatto di tre metri di luce al km. 179.525 fra le stazioni di Campobello e di Favarotta, per l'importo di L. 5000;

Con la ditta Domenico Gaudino per l'esecuzione dei lavori relativi ai parziale ripristino delle opere di difesa sul torrente Pali al km. 85.776 del tronco Cefalù-Tusa, per l'importo di L. 9400;

Con la ditta Francesco Colonna per l'esecuzione dei lavori necessari per il consolidamento della trincea fra i km. 109.190 e 109.343 da Palermo della linea Messina-Patti-Cerda, per l'importo di L. 30,500;

Con la ditta Riccardo Baioni per la costruzione di un magazzino merci nella stazione di Ficarazzelli, per l'importo di L. 6700;

Con la ditta Francesco Colonna per la sistemazione del torrente Strada Linera presso la stazione di Mangano, per l'importo di L. 22,744;

Con il signor Alfredo Avellone di Emanuele per la cessione amichevole di terreno occorrente per l'ampliamento della stazione di Roccapalumba, per l'importo di L. 1400;

Con la Società delle Messaggerie Italiane per il servizio delle messaggerie fra l'Italia e gli Stati esteri di oltre mare in transito per i porti italiani.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (18 aprile, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di correzione presso la Casetta della strada Verentano, di m. 1805, per L. 16,109.65. Consegna lavori 10 mesi. Documenti 14 aprile, ore 14. Offerte 17 aprile. Deposito provv. L. 800. Fatali 23 aprile, ore 12.

R. Prefettura di Parma (18 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento e sistemazione del tratto di m. 146 in frana nella località « La Fossa » fra i ponticelli n. 154 e 155 in Comune di Fornovo Taro lungo la Nazionale n. 80, tronco Cisa Fornovo, per L. 23,017. Deposito provv. L. 1200. Documenti 12 aprile, ore 12. Consegna lavori 120 giorni.

Direzione Genio Militare di Milano (18 aprile, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle Caserme San Vittore, San Luca e Principe Eugenio di Savoia in Milano, per L. 8700. Cauzione L. 870. Consegna lavori 70 giorni. Documenti 14 aprile.

Intendenza di Finanza di Girgenti (18 aprile, ore 14). — Appalto dei lavori di ampliamento della caserma delle guardie di finanza di mare, alla testata del molo di Porto Empedocle, per L. 11,300. Deposito provv. L. 500 e L. 500 per le spese. Ultimazione lavori 120 giorni. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Bisaccia (Avellino) (20 aprile, ore 10). — Appalto delle opere e provviste per la esecuzione dei lavori per la sistemazione di strade e vicoli con lo sbocco nel vallone Ferrelli e di apertura di nuova strada tra la piazza del Carmine e la via Nuova di circonvallazione, per L. 135,550 Documenti 12 aprile. Deposito provv. L. 8000. Consegna lavori 3 anni. Fatali 11 maggio, ore 12.

Municipio di Casalduni (20 aprile, ore 12, definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana del demanio Spinelle provvisoriamente aggiudicato prima al signor ing. Toma Gustavo, col ribasso del 3 0[0 su L. 71,000 e quindi al signor Tibaldi Raffaele da Benevento, col ribasso del ventesimo, e cioè per L. 65,426.50. Deposito provvisorio L. 2000. Cauzione L. 3000.

Amministrazione provinciale di Potenza (21 aprile, ore 11, secondo incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste pei lavori di completamento del tratto di strada tra il ponte Favaleto e la Sella Intagliata, dal 4° tronco della strada provinciale di 3ª serie Potenza Sant'Arcangelo, compreso fra l'innesto con la nazionale Valle d'Agri, presso l'abitato di Corleto Perticara, ed il quadrivio della Sella Parabella di Armento, per L. 384,360, oltre L. 55,640 a disposizione dell'Amministrazione. Deposito provvisorio L. 19,000. Consegna lavori 3 anni. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Genova (23 aprile, ore 14). — Appalto della manutenzione dello stradale della città nella parte entro la cinta fortificata, per annue L. 100,000. Deposito provvisorio L. 45,000. Deposito spese L. 5000. Fatali 9 maggio, ore 12.

Deputazione Provinciale di Aquila (23 aprile, ore 11). — Appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade provinciali, dal 1° aprile 1903 al 31 dicembre 1908, in 2 lotti, e cioè:

1° A) Strada Sarentina, da Celano ad Alfodena, di m. 76,463. — B) Strada Sangrina, da Castel di Sangro ad Ateleta, della lunghezza di m. 9806; C) Strada Opi, Forca D'Acero, da Opi al confine di Caserta, della lunghezza di m. 11,668, D) Strada ex Nazionale 51, da Castel di Sangro alla stazione ferroviaria di Alfedena, m. 8200, escluse le traverse nell'interno degli abitati ed il tratto della Sangrina cadente in provincia di Campobasso, per annue lire 16,000. Deposito provvisorio L. 3000. Cauzione metà canone annuo.

2° Strada Aufinate, dal termine della traversa di Aquila per Capestrano al confine della Provincia di Teramo, della lunghezza di m. 64,000 escluse le traverse nell'interno degli abitati, per annue L. 11,000. Deposito provvisorio L. 2000. Fatali, 28 aprile, ore 12.

Municipio di Taranto (23 aprile, ore 12). — Appalto dello spazzamento, dell'inaffiamento del suolo stradale carreggiabile e dei marciapiedi del Corso ai due Mari, della pulizia, vuotatura e disinfezione delle latrine ed orinatoi pubblici e di canali sotterranei. nonchè disinfezione e lavaggio delle fogne stradali, dei cessi e degli uffici ed edifici pubblici, per annue L. 40,000. Cauzione L. 5000. Fatali 11 maggio, ore 12.

Amministrazione provinciale di Catanzaro (25 aprile, ore 11, unico definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento e la sistemazione del 2° tronco della strada Corazzo-Sella Muzzonetti della strada provinciale n. 93, per L. 159,804.33, compreso fra la obbligatoria di Rocca di Neto e il ponte Regina, di m. 10,000.70. Consegna lavori 20 mesi. Deposito provv. L. 20,005. Cauzione 20 0[0 del prezzo d'asta.

Municipio di Scaletta Uzzone (Cuneo). — Costruzione del tronco di strada consortile obbligatoria di Valle Uzzone, della lunghezza di m. 792.93, che dalle vicinanze del bivio per la frazione Noce, tende alla riva destra del torrente Uzzone, oltre il cimitero di Castelletto, per L. 13,889.59.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria di Capua (Caserta) (17 aprile, ore 11, definitiva). — Fornitura di olii: kg. 700 d'olio di lino cotto, a L. 1.30; kg. 6500 d'olio d'oliva ordinario, a L. 1.30; kg. 600 olio minerale per cilindri di macchine a vapore a L. 1. Totale L. 9960. Deposito L. 996. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina Costruzione d'Artiglieria di Torino (18 aprile, ore 9.30). — Fornitura di kg. 450 d'acciaio al nichelio in bandella a L. 5.50 L. 2475; kg. 950 di acciaio al nichelio in filo grosso a L. 5.50 L. 5225. Totale L. 7700. Cauzione L. 770. Consegna 50 giorni.

Direzione Officina Costruzione d'Artiglieria di Torino (24 aprile, ore 9.30). — Fornitura di kg. 12,000 di alluminio in pani di 1ª qualità a L. 3.30, L. 39,600. Deposito provvisorio L. 3960. Consegna giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Aprile 4	Aprile 11
Azioni Ferrovie Biella	L.	560	560
» » Mediterranee	»	488.50	492
» » Meridionali	»	709.50	706.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	435	435
» » » (2ª »)	»	408	408
» » Secondarie Sarde	»	254.25	250
» » Sicule	»	679	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D	»	349	348.50
» » Cuneo 3 0[0	»	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	»	100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	»	504	504
» » Meridionali	»	345	344.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	316	316
» » » 2ª emiss. »		319	318
» » Sarde, serie A	»	347.50	347.50
» » » serie B	»	347.50	347.50
» » » 1879	»	347.50	347.50
» » Savona	»	365	365
» » Secondarie Sarde	»	511	511.50
» » Sicule 4 0[0 oro	»	515.50	516.50
» » Tirreno	»	511	511
» » Vittorio Emanuele	»	368 ex	367

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 31 Marzo 1903.* — *27ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1058	1015	+ 43
Viaggiatori	2,142,823.53	2,117,849.32	+ 24,974.21	77,242.15	71,804.27	+ 5,437.88
Bagagli e cani	127,011.63	117,032.09	+ 9,979.54	1,672.90	1,551.67	+ 121.23
Merci a G.V. e P.V. acc.	407,446.56	414,410.35	— 6,963.79	13,904.59	14,096.69	— 192.10
Merci a P.V.	2,841,007.63	2,524,676.71	+ 316,330.92	106,525.88	88,140.72	+ 18,385.16
TOTALE	5,518,289.35	5,173,968.47	+ 344,320.88	199,345.52	175,593.35	+ 23,752.17
	Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 31 Marzo 1903.*					
Viaggiatori	44,240,551.14	41,409,039.05	+ 2,831,512.09	1,973,775.34	1,812,359.19	+ 161,416.15
Bagagli e cani	2,215,165.28	2,084,263.63	+ 130,901.65	53,246.37	49,253.28	+ 3,993.09
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,768,572.45	10,637,867.85	+ 130,704.60	379,014.93	371,774.93	+ 7,240 —
Merci a P.V.	57,700,792.10	56,156,997.41	+ 1,543,794.69	2,106,308.61	2,047,278.32	+ 59,030.29
TOTALE	114,925,080.97	110,288,167.94	+ 4,636,913.03	4,512,345.25	4,280,665.72	+ 231,679.53
	Prodotto per chilometro.					
della decade	1,159.30	1,086.97	+ 72.33	187.18	170.81	+ 16.37
riassuntivo	24,143.92	23,169.78	+ 974.14	4,264.98	4,217.40	+ 47.58

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *26ª Decade* — *Dall'11 al 20 Marzo 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	121,232.00	4,031.00	40,881.00	130,950.00	752.00	297,846.00	618.00	482.00
1902	104,248.00	4,303.00	36,223.00	128,989.00	419.00	274,185.00	618.00	444.00
Differenze nel 1903	+ 16,984.00	— 275.00	+ 4,658.00	+ 1,961.00	+ 333.00	+ 23,661.00	»	+ 38.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 MARZO 1903.							
1902-903	2,661,291.00	67,785.00	556,884.00	3,713,938.00	40,470.00	7,040,318.00	618.00	11.392.00
1901-902	2,507,368.00	63,799.00	578,069.00	3,738,528.00	37,581.00	6,925,345.00	618.00	11.188.00
Differenze nel 1902-903	+ 153,923.00	+ 3,986.00	— 21,185.00	— 24,590.00	+ 2,889.00	+ 114,973.00	»	+ 204.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	46,506.00	996.00	11,775.00	19,443.00	376.00	79,096.00	482.00	164.00
1902	39,083.00	1,190.00	12,820.00	23,019.00	152.00	76,264.00	482.00	158.00
Differenze nel 1903	+ 7,423.00	— 194.00	— 1,045.00	— 3,576.00	+ 224.00	+ 2,832.00	»	+ 6.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 MARZO 1903.							
1902-903	968,941.00	20,419.00	292,160.00	661,720.00	9,831.00	1,953,071.00	482.00	4,052.00
1901-902	936,485.00	20,524.00	280,880.00	639,098.00	7,716.00	1,884,703.00	482.00	3,910.00
Differenze nel 1902-903	+ 32,456.00	— 105.00	+ 11,280.00	+ 22,622.00	+ 2,115.00	+ 68,368.00	»	+ 142.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	5,968.00	137.00	627.00	3,599.00	»	10,331.00	23.00	449.00
1902	3,625.00	242.00	691.00	2,623.00	»	7,181.00	23.00	312.00
Differenze nel 1903	+ 2,343.00	— 105.00	— 64.00	+ 976.00	»	+ 3,150.00	»	+ 137.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 MARZO 1903							
1902-903	120,248.00	4,731.00	32,467.00	78,639.00	31,00	236,116.00	23.00	10,266.00
1901-902	103,351.00	4,992.00	27,360.00	51,582.00	31,00	187,316.00	23.00	8,144.00
Differenze nel 1902-903	+ 16,897.00	— 261.00	+ 5,107.00	+ 27,057.00	»	+ 48,800.00	»	+ 2,122.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe	2a classe	Parigi (3) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (5) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.		↓	1 — p.	↓	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		↓
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 30 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.	↓	—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.	↓	6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	↓
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31	·	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.	↓	1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 33 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	3 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.		↓	1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.		↓	6 52 p.	↓	
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.	↓			6 57 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	12 04 p.			↓	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.	↓			12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.	↓	—		7 — p.	↓	—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pentani Dirett. resp. ...

ANNO XXXVI. Sabato, 2 Maggio 1903. NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE CONVENZIONI FERROVIARIE ALLA CAMERA

Nel numero del 28 marzo u. s. abbiamo pubblicato un sunto sommario del discorso pronunziato alla Camera dal Ministro Balenzano nella seduta del 24 marzo, intorno alle Convenzioni.

Data l'importanza e l'attualità dell'argomento, crediamo utile pubblicare il testo stenografico del discorso, la cui pubblicazione sugli *Atti parlamentari* è stata ritardata in causa dello sciopero tipografico.

Ecco il discorso Balenzano:

Anche per le Convenzioni ferroviarie, l'esperienza di diciotto anni ha dimostrato che non tutte le previsioni sono destinate ad avverarsi. Dall'esercizio le Società non hanno tratto gli utili che presumevano di trarre, lo Stato ha avuto gravi danni e l'esercizio procede in modo che non v'è nessuno che ne desidera la continuazione.

Basta ciò per dimostrare l'impossibilità dell'ipotesi a cui si accenna dagli onorevoli interroganti, che il Ministero tratti per la proroga delle attuali Convenzioni (*Approvazioni, commenti*).

Esclusa l'ipotesi della proroga delle attuali Convenzioni, l'on. Nofri volle sapere perchè non notifichiamo la disdetta oggi invece di attendere il 30 giugno prossimo, scadenza del termine legale.

In verità, non vedo ragione che consigli, almeno nell'interesse dello Stato, di dover notificare una disdetta tre o quattro mesi prima del termine. Ad ogni modo, non mi pare immodesto il desiderio che l'on. Nofri lasci al Goveno almeno il diritto di giudicare della convenienza per la forma e pel tempo in cui notificare la cessazione di un contratto che dichiara formalmente che non deve proseguire.

L'on. Nofri insiste a domandare « se non sembri inopportuno, o per lo meno poco conveniente, il trattare ora con le Sociotà esercenti ». On. Nofri, è bene che ci intendiamo: pur non ritenendo utile la continuazione delle attuali Convenzioni, il Ministero però crede che, nei limiti del possibile, debbasi evitare l'esercizio di Stato; e quindi il Ministero è fermamente convinto di dover trattare per nuove Convenzioni, sperando di concluderle in modo da ottenere il plauso del Parlamento e del Paese. Se dunque l'intendimento del Governo è di concludere nuovi contratti, io credo che, al pari di ogni privato che vòglia stipulare una convenzione, anche per negozio di non grande importanza, noi pure dobbiamo sentire, discutere e trattare. E non mi pare quindi sconveniente il sentire, il discutere e trattare anche con le attuali Società. Anzi, se ciò non facessi, io avrei la coscienza di mancare ad un dovere, imperocchè le Convenzioni ferroviarie non si possono improvvisare: e quindi il Governo, sente, discute e tratta con le Società attuali, come con altre Società e con altri individui, per poter raccogliere quanti più elementi sarà possibile al fine di formulare appunto delle Convenzioni migliori, con condizioni accettabili, il che, si noti, non è cosa poi neppure molto facile (*Segni d'attenzione*).

Ma a tutto questo come si potrebbe giungere, on. Nofri, senza fare le pratiche e le trattative necessarie?

L'on. Pantano non trovasi, pare, presente alla Camera; potrei quindi non rispondergli; ma tengo conto anche della sua interrogazione per non ritornare forse domani su questo argomento. Egli, col solito suo acume penetrante, dice: « Venite prima innanzi al Parlamento e fateci il quesito: si vuole l'esercizio privato o l'esercizio di Stato? E dopo la risposta potrete trattare ».

Ma io confesso sinceramente che non so se le consuetudini parlamentari permettono al Parlamento di rispondere a quesiti, invece che far le leggi, per modo che il Governo debba venire anticipatamente alla Camera a domandare se vuole questa o quell'altra risoluzione. Perchè in questo caso, come per le Convenzioni ferroviarie, si dovrebbe, anche per altri gravi problemi, venire innanzi al Parlamento a chiedere in anticipazione il suo beneplacito a formulare progetti. Se si chiede il preventivo parere per la questione ferroviaria, e perchè non si domandò per la riforma giudiziaria o per gli sgravi? Il Governo ha un dovere, quello di portare innanzi al Parlamento proposte per Convenzioni ferroviare determinate e precise; alla Camera il diritto sovrano di approvarle o no.

Io comprendo che l'on. Nofri, per i suoi convincimenti, dica con studiato proposito: « A qualunque costo io voglio

l'esercizio di Stato ». Ma la Camera in questa materia potrebbe invece avere un giudizio più ragionevole e positivo, cioè: se io avrò delle Convenzioni buone e possibili, le voterò; in caso diverso voterò contro, dovendosi la Camera preoccupare soltanto di quello che al Paese può essere più utile. E al di fuori di ciò, come si potrebbe dare un giudizio qualunque, se prima non si determinano precise basi per nuovi contratti? Io quindi credo di assicurare la Camera che sarà dichiarata alle Società la cessazione del primo periodo delle Convenzioni ferroviarie, e ciò nella forma e nel tempo che è più utile nell'interesse dello Stato. Credo altresì di dovere in proposito trattare con quante più Società e persone sarà possibile, e sarò grato allo stesso onorevole Nofri se, da parte le sue convinzioni contrarie all'esercizio privato, mi vorrà anch'egli onorare dei suoi consigli, affinchè sull'argomento si possano raccogliere, per il Parlamento, i maggiori e più illuminati elementi su cui tracciare eventualmente le migliori possibili Convenzioni.

E mi permetta la Camera, giacchè in questi giorni si è detto che su questo problema ferroviario il Governo non aveva ancora propositi determinati e precisi fra i due sistemi, di potermi meravigliare del solo sospetto di questa indeterminatezza. Nei Governi di Gabinetto, o signori, nelle questioni più gravi di governo, non è possibile ad un Ministro non avere l'opinione che ha il Presidente del Consiglio, in cui s'impersona l'indirizzo per le questioni più gravi e fondamentali del Governo.

Ora l'on. Zanardelli, e dal suo banco di Ministro e da quello di deputato, ha più volte dichiarato, anche recentemente, di avere poco affetto per le attuali Convenzioni, pochissimo per i sistemi di esercizio di Stato; ed a poco affetto alle attuali Convenzioni, ed a pochissimo affetto all'esercizio di Stato devono ispirarsi e si inspirano gli studi del Ministro dei Lavori Pubblici (*Benissimo!*).

* * *

Rispondendo a vari oratori, specialmente agli on. Pantano, Riccio, Nofri e Brunicardi, l'on. Balenzano aggiunse:

Prego la Camera di ricordare che abbiamo ancora due anni di tempo; non è quindi esatto che la Camera sarebbe sorpresa, impreparata. Mi si consenta di rettificare un'affermazione dell'on. Pantano, il quale crede che, cullandoci nell'ipotesi delle Convenzioni, potremo non esercitare in questi ultimi tempi quel controllo speciale che è necessario per l'eventuale passaggio dall'esercizio privato a quello di Stato. In risposta ad un'interrogazione dell'on. Lambertini, dichiarai ieri che, in vista della scadenza delle Convenzioni ferroviarie, il Ministero intende rafforzare la sorveglianza governativa sull'esercizio delle reti ferroviarie. Codesto provvedimento è necessario sì nell'ipotesi dell'esercizio di Stato che in quella di nuove Convenzioni; imperocchè in qualsiasi ipotesi, abbiamo bisogno di liquidare tutto il passato, affinchè Camera e Paese sappiano quali siano le condizioni vere delle nostre ferrovie, anche per evitare esagerazioni in qualunque senso. L'on. Pantano dichiarò di voler rinunziare anche alla diminuzione della tassa sul sale per dedicare 14 o 15 milioni al riscatto delle ferrovie. Se la Camera fosse chiamata a discutere di codesti riscatti, vedrebbe che non è necessario sacrificare alcuno dei proposti sgravi.

Non è neppure esatto che io abbia detto che a qualunque costo vogliamo l'esercizio privato. Dissi che, nei limiti del possibile, intendiamo preferire le Convenzioni all'esercizio governativo; locchè non significa voler rimanere a qualunque costo soggetti alle Società, se non ci riuscirà di stabilire Convenzioni utili ed opportune. Comprendo che alcuni degli interroganti abbiano il proposito determinato di volere a qualunque costo l'esercizio governativo; ma essi non possono pretendere che la loro idea debba essere la nostra. Trattasi di due concetti opposti, fra i quali la Camera dev'essere giudice.

Recentemente Jaurés espresse la sua opinione di doversi fare ogni sforzo affinchè le ferrovie, invece di appartenere a Compagnie private, si esercitino dallo Stato, affinchè i ferrovieri, che hanno soltanto mezzi deboli di resistenza contro le Società, potrebbero fare maggior resistenza contro lo Stato.

Indubitatamente l'on. Pantano e gli altri interroganti parteggiano per l'esercizio di Stato per ragioni del tutto diverse da quelle di Jaurés; ma devono riconoscere che trattasi di problema gravissimo, che non può risolversi in sede d'interrogazione. È pagina splendida nei nostri annali parlamentari la discussione che ebbe luogo a proposito delle Convenzioni del 1885 (*Commenti animati e dinieghi della Estrema Sinistra*).

Non può negarsi che quella discussione onora il Parlamento italiano. Basterebbe il ricordo dei nomi di Spaventa e di Baccarini, che lottarono tenacemente per sostenere le loro idee. E sono sicuro che l'attuale Camera farà una discussione egualmente degna di sè su questo gravissimo problema. Durante il 1903 il Governo adempirà il suo dovere di chiamare la Camera a giudicare su questa vitale questione; e confido che gli onorevoli interroganti e noi, nella discussione del gravissimo problema, c'ispireremo all'unico concetto che tutti ci unisce: trovare la soluzione più utile e più favorevole agli interessi del Paese (*Benissimo! Bravo!*).

IL SOCIALISMO MUNICIPALE IN INGHILTERRA

E LE FERROVIE

Sotto il titolo di « Municipal Socialism » comparvero nel *Times*, alla fine dello scorso anno, una serie di articoli interessantissimi, nei quali con molta serenità e sopratutto col conforto di dati statistici inconfutabili, colla evidenza delle cifre, si esaminavano i risultati ottenuti dalla municipalizzazione dei servizi, che si traduce in certe città inglesi in una vera trasformazione dei municipi in cooperative, e che ora pare diventato in Italia il cardine di tutti i programmi politico-sociali.

I risultati della municipalizzazione dei servizi, in teoria così allettanti, in pratica ricordano molto, perciocchè riguarda le ferrovie, quelli dell'esercizio di Stato.

I benefizi che dovrebbe ottenerne il pubblico sono illusori e in realtà l'esperimento si traduce in un completo insuccesso.

Il *Times* dopo aver fatto una acuta critica della mania municipalizzatrice che ha in Inghilterra dei fautori, che spingono il principio fino al punto di chiedere che il Municipio dotasse a sue spese la città di Bradford di un *music-hall* ove il cittadino potesse condurre moglie e figli a divertirsi onestamente....., esamina gli effetti finanziari, dal punto di vista dell'aumento costante delle imposte, prodotti dalla municipalizzazione dei vari servizi pubblici e dedica un articolo alle ferrovie, che noi riproduciamo come quello che più ci interessa da vicino.

Per le ferrovie il torto fatto alle Compagnie è considerevole e gli oneri che pesano sopra di esso sono in opposizione cogli interessi di questa industria e di quelli stessi degli abitanti del paese.

L'aumento delle imposte è un problema grave. Per il *Great Eastern Railway*, l'ammontare totale delle imposte e delle tasse per l'anno 1901 non era inferiore a 444,074 sterline, mentre che nel 1891 la somma pagata non superava le 220,715 sterline, cioè un aumento, in dieci anni, di 223,000 sterline.

Per il London e North Western Railway, l'aumento delle tasse ed imposte per la seconda metà del 1901 era di sterline 19,000; la London, Brighton e South Coast Company ha pagato circa 12,000 lire sterline; il Great Northern e il London South Western ciascuna 10,000 sterline di più; il Great Eastern circa 9000 sterline in più e il South Eastern Chatam 7000 sterline. La Compagnia del Lancashire e del Yorkshire è stata felice di cavarsela con un aumento di imposta di 1000 sterline circa. La Compagnia del North

Eastern trova che, mentre nel 1891 le sue imposte e tasse rappresentavano il 12 0[0 del dividendo ordinario degli azionisti ammontavano nel 1901 al 24 0[0, ossia quasi al quarto degli utili della Società.

La Grande Compagnia Centrale conclude che durante questi ultimi anni le sue tasse ed imposte sono aumentate fino al 60 0[0. Le somme totali pagate come imposte e tasse dalle Compagnie ferroviarie inglesi, del paese di Galles. della Scozia e dell'Irlanda dal 1894 al 1900 sono le seguenti :

	Inghilterra e Paesi di Galles	Scozia	Irlanda	Totale
1894 . .	2,509,183	219,641	86,488	2,815,272
1895 . .	2,689,423	232,945	88,362	3,010,730
1896 . .	2,838,525	222,415	87,949	3,148,889
1897 . .	2,946,632	248,669	98,300	3,293,631
1898 . .	3,045,766	272,992	105,581	3,424,339
1899 . .	3,187,364	283,123	111,150	3,581,637
1900 . .	3,341,512	292,019	123,622	3,757,153

Come si vede in sette anni la somma pagata è aumentata di circa 942,000 lire sterline. Perciocchè concerne le 39 Compagnie ferroviarie, l'ammontare delle imposte e tasse che pagerono passò da 2,142,956 sterline nel 1891 e sterline 3,729,528 nel 1901, cioè un aumento del 73.45 0[0, quantunque in questi dieci anni il capitale delle Compagnie sia aumentato soltanto del 20.72 0[0 ed i prodotti netti del 26.37 0[0.

Lo specchio seguente è anche più evidente dal punto di vista di questo articolo. Esso reca le imposte pagate ai diversi Comuni da una delle grandi Compagnie ferroviarie di Londra, durante gli anni suindicati :

	Somme pagate Lire sterline	Differenza sull'anno precedente Lire sterline
1882	76,703	+ 8,512
1883	81,654	+ 4,951
1884	83,030	+ 1,376
1885	82,403	— 627
1886	89,270	+ 6,867
1887	96,236	+ 6,966
1888	99,513	+ 3,277
1889	104,502	+ 4,989
1890	106,692	+ 2,190
1891	102,642	— 4,050
1892	110,956	+ 8,314
1893	123,321	+ 12,365
1894	135,849	+ 12,528
1895	135,311	— 538
1896	151,009	+ 15,698
1897	160,074	+ 9,065
1898	162,930	+ 2,856
1899	171,247	+ 8,317
1900	180,001	+ 8,754
1901	199,429	+ 19,428

Ciò rappresenta la cifra enorme di 2,452,772 lire sterline che una sola Compagnia ha pagato in imposte locali dal 1882 al 1901.

Questa Società, è vero, aveva preso una grande estensione ed aveva fatto numerose migliorie alla sua rete, ma l'aumento delle imposte non era affatto proporzionato al suo sviluppo. Simili tabelle si applicano a tutte le grandi Compagnie ferroviarie che hanno la loro sede a Londra.

Mentre le Compagnie ferroviarie cozzano colle esigenze sempre crescenti delle autorità locali, esse subiscono ancora inoltre la concorrenza accanita delle tramvie che esse sussidiano indirettamente colle imposte che esse pagano.

La Compagnia del London North-Western Railway contribuisce a sussidiare delle tramvie in 46 località diverse nel paese, ed intanto, durante sei mesi del 1901, essa ha trasportato 422,000 viaggiatori di terza classe in meno. Siccome questa diminuzione si riversa sopratutto sui viaggiatori ad un penny, non si può che attribuirla al traffico dei tramways e sopratutto alle tramvie elettriche che circolano nei dintorni delle grandi città. Sulla rete del Midland, vi è una diminuzione di 316,000 viaggiatori di terza classe durante lo stesso periodo, rappresentante una perdita di prodotti da 3000 a 5000 lire sterline. Anche qui la diminuzione bisogna attribuirla alla concorrenza dei tramways elettrici nei grandi centri come Bradford, Sheffield, Birmingham, Bristol e Nottingham.

Nel Yorkshire, il Great Northern ha subìto una diminuzione di 500,000 viaggiatori durante una metà dell'esercizio, in seguito alla concorrenza delle tramvie. Alcune di esse, la cui prosperità è delle più problematiche, sono diventate pure un pesante onere per la fortuna pubblica.

Altre compagnie ferroviarie sono state pure vittime di questa situazione e la Compagnia del London Nort-Western sottoscrisse l'anno scorso per 1650 sterline a favore della città di Manchester, per coprire il *deficit* del Canale marittimo, in concorrenza diretta con la rete di questa Compagnia nel Lancashire.

In certi Comuni rurali una Compagnia di ferrovie paga essa sola la metà delle imposte, quantunque non possegga neppure una stazione sul loro territorio; in altri, la proporzione pagata da una Compagnia raggiunge il 75 0[0 ed anche talvolta, praticamente, la totalità delle imposte locali.

In una lista di 69 Comuni, il cui valore totale imponibile si elevava a 434,375 sterline, la somma globale pagata da una sola Compagnia per le sue linee e le sue proprietà in questi Comuni ammontava a 203,891 sterline: quasi la metà dell'imposta totale. Una Memoria pubblicata nel « Rapporto della Commissione Reale sull'imposizione locale » dimostra che nei 6 Comuni in cui l'imposta ordinaria per acro di terra varia da 18 scellini e 6 d. a 6 lire sterline, 1 scell., 6 d., le imposte per acro di terra là ove passa la ferrovia del Great Eastern si elevano da 38 a 284 sterline. Nel comune di Basildon, la popolazione è da 600 a 700 anime; la superficie totale è di 3083 acri; l'imposta globale è di 10,193 sterline; l'imposta per acro è di 3 sterline e 6 scellini.

La linea principale del Great Western Railway attraversa il Comune (probabilmente senza ricavarne un gran beneficio di traffico locale) e questa Compagnia, per il beneficio di possedere 24 1[2 acri di terra, è tassata per 6974 sterline, ciò che dà 284 sterline per acro, cifra menzionata più sopra.

Nel Comune di Sant'Elena ad Abingdon, la popolazione è di 6000 anime, la superficie di 3184 acri, l'imposta globale di 2934 sterline e l'imposta per acro di 18 scellini, 6 d. La stessa Compagnia possiede nel Comune 2 1[4 acri, per i quali paga 187 sterline , cioè 63 sterline per acro.

Esistono due Comuni comprendenti principalmente case col tetto di paglia, la cui imposta globale si eleva a 14,300 lire sterline. Sopra questa somma 10,750 sterline sono pagate da una Compagnia ferroviaria che vi possiede un incrocio.

Una delle principali lagnanze delle Compagnie ferroviarie è il modo con cui le Autorità locali fissano le imposte.

In Scozia, esiste un sistema molto giusto, che consiste nel far valutare la ferrovia in blocco da un ufficiale della Corona, ed il valore totale imponibile è ripartito fra i Comuni attraversati dalle linee. In Irlanda, esiste un sistema simile, ma in Inghilterra e nel Paese di Galles, ogni Autorità che deve fissare l'imposta, fa nel suo distretto una valutazione indipendente.

A questo scopo, essa prende un perito professionale che rimunera, non con una somma fissa convenuta, ma con una commissione basata sull'ammontare della valutazione, senza tener conto alcuno talvolta del mantenimento o no della perizia fatta.

Non è raro perciò che la perizia errata costringa le Compagnie ad appellarsi ai Tribunali.

Le spese di un simile processo richiedono da 1000 a 5000 lire sterline, e quindi spesso è meno oneroso per esse accettare un'ingiustizia che difendersi.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

In Francia.

Il Presidente della Repubblica francese ebbe occasione di esporre la sua opinione, circa il sistema di esercizio ferroviario, rispondendo ai brindisi che gli vennero fatti nei banchetti offertigli dalle Società ferroviarie in Algeria.

Il *Journal des Débats* ne rileva il significato e si esprime così: *A proposito di un brindisi:*

« I partigiani del riscatto delle ferrovie per parte dello Stato non sono contenti. Il Presidente Loubet, al banchetto che gli fu offerto a Sidi-bel-Abbes dalla Società dell'Ovest Algerino, ha ricordato, in un brindisi, che le sue simpatie sono sempre state pel modo d'esercizio delle ferrovie fatte dalle Società private, ed aggiunse che era sempre più persuaso che l'esercizio di Stato non è una esperienza da tentarsi. Egli ha invocato, in appoggio della sua opinione, i risultati ottenuti nei paesi in cui lo Stato esercita esso stesso le ferrovie. *Che questa esperienza c'illumini!* ha detto molto giudiziosamente Loubet per finire.

Nel Wurtemberg.

Le ferrovie nel Wurtemberg appartengono allo Stato; sono esercite da esso, a suo rischio e pericolo. Esso ha naturalmente fatto dei prestiti per costruirle e riscattarle. E' una prova del carattere fittizio di questa proprietà dello Stato. I veri proprietari sono i creditori. Fin qui si era potuto pagare gli interessi e l'ammortamento agli obbligatari; ma in quest'anno bisogna ricorrere alle risorse generali del Bilancio, che diventa così difficile a comporsi. Il ministro delle Finanze, Zeyer, ricorre all'aumento delle tasse di successione. E' questa una nuova prova di ciò che il Say diceva e scriveva: L'esercizio di Stato è un pericolo per il bilancio, giacchè introduce in esso un elemento aleatorio, perturbatore.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE ED INDUSTRIALI

Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Signori Azionisti,

Sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio ed il conto Profitti e Perdite dell'esercizio 1902, dai quali risulta un utile di L. 912,511.46 che vi proponiamo di ripartire come in appresso:

RIPARTO DELL'UTILE.

Al Fondo di Riserva	L.	45,583.80
Dividendo alle 23381 azioni di preferenza	»	467,620.—
» » 16000 » ordinarie	»	328,000.—
Ammortamento mediante rimborso di azioni di preferenza	»	49,920.53
Partecipazione agli Amministratori e Sindaci	»	19,733.50
Residuo	»	1,653.63
TOTALE	L.	912,511.46

Come rileverete tale utile, oltre al pagamento del dividendo fissato per le azioni di preferenza, che si eseguisce il 1° febbraio e 1° agosto, permette di assegnare alle azioni ordinarie un dividendo L. 20.50 ciascuna esigibili, come di consueto, incominciando dal 1° maggio p. v. contro consegna della cedola N. 10. Essendo fortunatamente scomparso l'aggio sull'oro, il pagamento del dividendo, se approverete le nostre proposte, verrà effettuato in Lire in Italia ed in Franchi alla pari all'estero.

Le differenze che emergono confrontando i varii articoli del Bilancio e del Conto Profitti e Perdite con quelli del precedente esercizio richiedono pochi schiarimenti. Eccoli:

BILANCIO.

Attività:

Costo linee. — L'aumento determinato dalle spese addebitate nell'anno a questo conto ammonta a L. 104,007 35; però si riduce effettivamente a L. 13,507.35 se si tien calcolo dell'ammortamento delle azioni e delle obbligazioni riferibile allo stesso anno.

Dette spese, le quali riguardano quasi esclusivamente l'ampliamento di stazioni e dipendenze, debbono considerarsi come spese normali in un esercizio come il nostro il cui traffico è in continuo aumento.

Materiale rotabile. — Il relativo costo venne aumentato di L. 372,975, in seguito all'aver fatto costrurre tre altre locomotive per treni merci e per l'acquisto di 60 dei carri che avevamo a nolo. Venne invece diminuito di L. 60,000, valore inventariale — di tre locomotive fuori servizio e vendute.

Il continuo incremento del Traffico non ci permise di limitare l'aumento del materiale a quello sopra indicato ed abbiamo ordinato la costruzione di altre tre locomotive per treni viaggiatori e di 30 carri chiusi che ci saranno consegnati nel corrente anno: inoltre abbiamo acquistato anche i rimanenti 60 carri che avevamo a nolo.

Valori appartenenti alla Società. — Risultano in diminuzione perchè venne realizzato per L. 73,178.05 di titoli di rendita italiana che avevamo disponibili: per contro però abbiamo ricevuto in pagamento del dividendo della Società delle Ferrovie e Tramvie elettriche Varesine per L. 6250 di obbligazioni della detta Società. Per questo motivo la diminuzione è di L. 66,928.05.

Passività:

L'ammortamento mediante rimborso di azioni di preferenza e di obbligazioni ammonta al 31 dicembre 1902 a L. 662,000, delle quali:

Per azioni di preferenza	L.	309,500
Per obbligazioni	»	352,500

Le differenze che appariscono nelle altre rubriche del Bilancio sono naturale conseguenza delle operazioni sociali e quindi non richiedono spiegazioni.

PROFITTI E PERDITE.

L'aumento degl'introiti dell'esercizio delle ferrovie e tramvie è di L. 82,500.34. Sarebbe stato molto più importante se il maggior prodotto verificatosi per i viaggiatori e le merci su tutte le linee, eccetto per i viaggiatori quella Milano-Varese, non fosse stato falcidiato dalla sensibile diminuzione causata agli introiti di quest'ultima dall'attivazione di un servizio intenso a trazione elettrica sulla linea concorrente, come vi dicemmo nella nostra precedente Relazione.

Le spese sorpassarono di L. 133,899.08 quelle dell'anno precedente, malgrado l'economia avuta per la diminuzione del prezzo del combustibile. L'aumento proviene per la massima parte dagli aumenti di paga e diminuzione di ore di lavoro del personale dei quali v'intrattenemmo nell'ultima nostra Relazione, ed i cui effetti l'esercizio 1902 ebbe pel primo a sopportare completamente. Contribuì pure ad accrescere le spese l'importante aumento del traffico merci.

La quota per l'ammortizzo di alcuni conti speciali che pel 1901 fu di L. 63,000 venne aumentata a L. 74,500, ripartita come segue:

Per la sostituzione binarii, (quantunque nell'esercizio 1902 la spesa a carico di tale conto sia stata di sole L. 25,147.49)	L.	50,000
Per completare il deprezzamento di quattro locomotive da tramvia fuori servizio	»	20,000
Per motori elettrici sostituiti nelle officine a quelli a vapore	»	4,500
Totale	L.	74,500

Rimarcherete pure che il nostro contributo per le istituzioni in favore del personale crebbe da L. 46,986.58 a L. 54,757.40 e che la parte di prodotto spettante alla So-

cietà Concessionaria della linea Novara-Seregno aumentò da L. 218,352.40 a L. 239,791.05 in causa dell'aumentato prodotto di detta linea.

Per contro si ebbe nel 1902 un nuovo miglioramento per la quasi scomparsa del cambio ed un aumento nei prodotti diversi in conseguenza della favorevole definizione di alcune cause in corso.

L'utile netto è di lire 912,511.46 mentre fu di lire 945,633.72 nell'esercizio precedente. In conseguenza il dividendo per le azioni ordinarie si trova ridotto da L. 22,50 a L. 20,50.

Malgrado si sia avuta una diminuzione di utile, la vitalità della nostra impresa continuò ad affermarsi, come lo attestano i maggiori introiti per trasporto viaggiatori ottenuti su tutte le linee non soggette a concorrenza ed i maggiori introiti per merci su tutte indistintamente le linee da noi esercitate.

Se i due ultimi esercizi subirono il contraccolpo delle sfavorevoli circostanze da noi accennate devesi però sperare che questo non avverrà negli esercizi futuri.

Per far fronte alle rilevanti spese di primo impianto, specie per l'aumento del materiale rotabile, abbiamo deliberato di emettere nel corrente anno 1600 obbligazioni 4 0|0 della serie da voi già autorizzata: il collocamento di tali obbligazioni è già assicurato a condizioni vantaggiose.

Il maggior onere derivante al Bilancio sarà compensato dal nolo dei 120 carri merci del quale saremo esonerati.

Com'è indicato nell'Ordine del Giorno dell'Assemblea dovrete procedere alla rielezione ed alla sostituzione dei Consiglieri signori ing. cav. Augusto Moyaux e cav. Luigi Vergani, come anche dei Sindaci effettivi signori marchese cav. Pietro Clerici, barone Tristano Gallotti ed ing. Alessandro Villa e dei Sindaci supplenti ing. cav. Francesco Bellorini e ing. Marzio Marzorati, uscenti di carica e rieleggibili.

Milano, li 25 marzo 1903.

Per il Consiglio d'Amministrazione:
Il Presidente
GIULIO VENINO.

Relazione dei Sindaci.

Signori Azionisti,

Adempiendo all'onorifico incarico da voi conferitoci, abbiamo, durante lo scorso Esercizio 1902, fatte le verifiche che il Codice di Commercio prescrive sia alla Cassa per il contante, sia a quella per i Depositi, ed ebbimo sempre occasione di constatare una perfetta regolarità.

Abbiamo poi confrontato coi libri della Società il Bilancio ed il relativo Conto Profitti e Perdite, e certifichiamo che essi corrispondono esattamente alle risultanze dei Libri suddetti.

Vi proponiamo pertanto di voler approvare il Bilancio dell'Esercizio 1902, ed il Conto Profitti e Perdite, che il vostro Consiglio vi presenta, nelle seguenti risultanze:

Attività	L.	33,988,528.67
Passività	»	33,076,017.21
Eccedenza attiva	L.	912,511.46
Introiti complessivi	L.	4,718,098.22
Spese complessive	»	3,806,422.06
Utile dell'Esercizio 1902 . .	L.	911,676.17
Residuo utile dell'Esercizio 1901	»	835.29
Totale utile disponibile . . .	L.	912,511.46

Milano, li 15 marzo 1903.

I Sindaci: Marchese PIETRO CLERICI
Barone TRISTANO GALLOTTI
Ing. ALESSANDRO VILLA.

Società Italiana Ernesto Breda.

Il 31 marzo ha avuto luogo in Milano l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, capitale L. 8,000,000 versato. La Relazione presentata all'assemblea dal Consiglio d'amministrazione, dopo un reverente omaggio alla memoria del consigliere senatore Vincenzo Stefano Breda, accenna alle ragioni per cui in tutto l'anno 1902, soltanto novantaquattro locomotive vennero messe in gara dalle tre principali reti ferroviarie italiane, rimanendone aggiudicate trentasette alla Società.

La Relazione prosegue quindi come segue:

« Le lacune lasciate dallo scarso lavoro di locomotive abbiamo parzialmente riempito, assumendo qualche fornitura di carri ferroviari, che, per speciali contingenze, vennero in quest'ultimo periodo provvisti in maggiore quantità che negli anni antecedenti.

« Anche questo lavoro ci diede buoni risultati, e ad esso proseguiremo a dedicarci per essere in avvenire preparati, qualora avesse a ripetersi la lamentata sproporzione tra le ordinazioni di locomotive e quelle di veicoli.

« Già nella Relazione che avemmo l'onore di presentarvi dopo il primo esercizio della nostra azienda, accennavamo alla necessità di dare maggiore sviluppo alla fabbricazione delle macchine agrarie.

« Nei due successivi esercizi, la loro produzione aumentò infatti, ma principalmente per il motivo che le attuali officine all'Elvetica difettano degli spazi necessari per costruire su grande scala materiale voluminoso e ingombrante, non potè risultare così importante come desideravamo.

« Perchè dunque a questa parte, già da voi approvata, del nostro programma, possa essere data piena attuazione, e perchè non abbia ad essere diminuita la potenzialità delle officine esistenti, nella produzione delle locomotive, che improrogabili esigenze di servizi ferroviari, dovrebbero ben presto assorbire completamente, siamo venuti nella deliberazione di riservare all'Elvetica la sola costruzione di locomotive, trasportando altrove quella dei veicoli e delle macchine agrarie.

« A questo fine abbiamo acquistato vasti terreni in prossimità della vicina stazione di Sesto San Giovanni, dove i proposti lavori sono già molto avanzati, e dove, se in avvenire la convenienza lo consigliasse, potrebbe essere trasferita anche l'officina locomotive ».

Il nuovo impianto trova tutte le migliori condizioni desiderabili per l'industria sociale, talchè il Consiglio conclude esprimendo la fiducia che l'allargamento ed il completamento dei mezzi di produzione risponderà pel meglio alla richiesta di cospicue quantità di materiale mobile, che verrà senza dubbio fatta quanto prima all'industria italiana.

La Relazione presentata ai sindaci elogia il provvedimento preso dal Consiglio di assumere, in attesa di ordinazioni di locomotive, lavori di altro materiale mobile ferroviario, aumentando senza sacrifici la produzione delle officine.

L'assemblea approvò le relazioni ed il bilancio dell'esercizio 1902, che si è chiuso con un utile netto di lire 592,424.85, le quali permettono un dividendo di L. 15 per ogni azione.

Vennero infine confermati i *Sindaci effettivi* i signori: Comelli rag. Adolfo, Milani ing. cav. Paolo, Tansini ingegnere Emilio, ed i *Sindaci supplenti* i signori: Ghisalberti rag. Pietro, Mantegazza marchese Aquilino.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La denuncia delle Convenzioni ferroviarie.

Martedì scorso sono stati firmati a Roma gli atti di disdetta delle Convenzioni ferroviarie.

I tre atti, uno per Società, Adriatica, Mediterranea e Sicula, sono stati compilati su uno schema comune.

Essi richiamano l'art. 6 delle Convenzioni ferroviarie che dispone appunto sulla eventualità dello scioglimento dei contratti dopo il primo ventennio dal 1885 al 30 giugno 1905, e sull'obbligo in questo caso di dare la disdetta due anni prima, non più tardi del termine del 30 giugno 1903; constatano che « per varie considerazioni » il Governo e le Società sono venuti nell'intendimento di valersi della clausola dell'articolo 6 e che invece di fare intimare la disdetta per via d'usciere « hanno preferito di provvedervi col presente atto »; infine formulano la reciproca disdetta in questi termini:

« Il Governo dichiara formalmente alla Società che intende abbia a cessare col 30 giugno 1905 il contratto di cui alla legge del 1885; la Società a sua volta fa uguale dichiarazione al Governo; l'uno e l'altra rispettivamente ne prendono atto ».

Le disdette sono state firmate per il Governo dagli on. Zanardelli, Balenzano, Di Broglio e Guido Baccelli; per le Società rispettivamente dai direttori generali comm. Oliva della Mediterranea, comm. Borgnini dell'Adriatica, comm. Bianchi della Sicula.

I tre atti sono uguali nella sostanza; solo in un punto sono diversi poichè il comm. Oliva è stato dall'assemblea degli azionisti autorizzato a disdire il contratto, mentre i direttori delle Società Adriatica e Sicula non hanno ancora avuta tale autorizzazione, onde in un articolo dell'atto riservano l'approvazione dei loro azionisti.

><

Il problema dell'unificazione tecnica delle ferrovie.

La Commissione già da tempo nominata allo scopo di compiere uno studio preliminare delle questioni proposte dal Consiglio Federale Svizzero per la conferenza internazionale per l'unità tecnica delle Strade ferrate che avrà luogo fra non molto, ha affidato a speciali Sotto-Commissioni lo studio delle questioni seguenti:

1) Proposte da farsi dal Governo Italiano e quello Federale Svizzero affinchè nella terza conferenza internazionale per l'unità tecnica delle Strade Ferrate siano stabilite le condizioni cui deve soddisfare il materiale mobile per essere ammesso normalmente in servizio internazionale. L'esame di tale questione è stato affidato ai sig. ing. cav. Francesco Maternini, Ispettore principale del servizio del materiale della Rete Mediterranea; Stefano Riccadonna, Ispettore della Rete Mediterranea; Luigi Radaelli, Ispettore-capo principale della Rete Adriatica;

2) Studi e proposte circa la sagoma-limite *passe-par-tout* di cui al punto quarto del programma della terza conferenza di Berna. L'esame di tale questione è stato affidato ai sig. ing. cav. Stanislao Fadda, capo-servizio del materiale della Rete Mediterranea; Enrico Plancher, sotto-capo servizio della Direzione del materiale e della trazione della Rete Adriatica; Guglielmo Cappa, capo-servizio del materiale della Rete Sicula;

3) Modificazione delle disposizioni vigenti circa la chiusura doganale dei carri e fusione delle disposizioni stesse con quelle relative alla unità tecnica delle Strade Ferrate (punti 7 ed 8 del programma della terza conferenza di Berna). L'esame di tali quistioni è stato affidato ai sig. cav. ing. Stanislao Fadda predetto; ing. Enrico Porro, Ispettore principale aggiunto del servizio movimento e traffico al primo compartimento della Rete Mediterranea; ing. Enrico Plancher predetto; Ing. Guglielmo Cappa predetto; avv. Biagio De Luca, capo-sezione alla divisione seconda del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate; Augusto Bosio, Commissario di dogana, addetto al Ministero delle Finanze;

4) Esame delle prescrizioni obbligatorie da stabilirsi pel carico dei vagoni-merci in traffico internazionale (punto 10 del programma della terza conferenza di Berna) ed esame delle norme da seguirsi nel classificare i veicoli esteri in relazione alla velocità alla quale possono viaggiare sulle linee italiane. L'esame di tali quistioni è stato affidato ai sig. ing. cav. Carlo Ricchiardi, Sotto-capo servizio alla Direzione del materiale e della trazione della Rete Adriatica; Luigi Radaelli, Ispettore-capo principale alla Direzione del movimento e traffico della Rete Adriatica; Edoardo Thierbach, capo-divisione nel servizio della trazione e delle officine del primo compartimento della Rete Mediterranea; Enrico Porro predetto;

5) Compilazione con criteri e modalità uniformi per le tre Reti delle tabelle dei massimi pesi degli assi. La compilazione di tali tabelle è stata affidata ai signori cav. ing. Alberto Brandani, capo-divisione al servizio centrale del mantenimento e dei lavori della Rete Mediterranea; Francesco Maternini, Ispettore principale del servizio del materiale per la Rete Mediterranea; Gaetano Landini, capo-divisione alla Direzione dei lavori della Rete Adriatica; Enrico Corsi, Ispettore-capo principale alla Direzione del materiale della Rete Adriatica; Guglielmo Cappa predetto;

6) Unificazione delle condizioni tecniche ed amministrative dei capitolati relativi alle forniture del materiale mobile. Tale lavoro è stato affidato ai sig. ing. cav. Giuseppe Monacelli, R. Ispettore-capo dell'ufficio studi tecnici presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate; Stanislao Fadda predetto; Enrico Plancher predetto; Guglielmo Cappa predetto;

7) Unificazione delle condizioni tecniche ed amministrative dei capitolati relativi alle forniture di materiale fisso. Tale lavoro è stato affidato ai signori: cav. Alfonso Zanotta, ispettore principale capo-servizio Costruzioni e Mantenimento Lavori della Rete Sicula; Gaetano Landini, predetto; Giuseppe Politi, capo-divisione al Servizio Mantenimento e Lavori della Rete Sicula; Lodovico Soccorsi R. sotto-ispettore all'Ufficio speciale degli Studi tecnici presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

><

Ferrovia Corleone-San Carlo.

Nella prima quindicina del corrente maggio verrà aperta all'esercizio la linea ferroviaria Corleone-San Carlo, della lunghezza di km. 39, la quale forma la continuazione di quella da Palermo a Corleone già da tempo in esercizio.

A proposito di questa linea siamo informati che la Società concessionaria di essa è stata autorizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici ad applicare, in via temporanea, e per la durata di non oltre tre mesi dall'apertura della linea, identiche tariffe a quelle in vigore sulla ferrovia Palermo-Corleone, salvo a sottoporre in seguito, come è suo obbligo, all'approvazione governativa, prezzi di tariffa conformi a quelli generali approvati per le Strade ferrate della Sicilia, e da considerarsi come massimi.

La concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da Corleone per Bisacquino e Chiusa Sclafani a San Carlo, venne fatta alla provincia di Palermo e per essa ad una Società anonima che la provincia stessa si era obbligata di costituire nei modi di legge, con convenzione del 31 marzo 1893, stata approvata con R. Decreto del 6 aprile stesso anno, n. 238. Lo Stato per la concessione di questa linea ha accordato un sussidio di L. 3000 a chilometro per la durata di 70 anni.

><

Le tariffe speciali per i colli fino a 20 chilogrammi e le Società tramviarie.

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo avuto occasione di accennare ad una domanda dell'Associazione tramviaria italiana colla quale, a nome di tutte le Società tramviarie confederate si domandava l'estensione in servizio cumulativo colle Società medesime delle due nuove tariffe speciali n. 1 e n. 2, grande velocità per la spedizione di un solo collo di peso fino a 20 chilogrammi di derrate alimentari, messaggerie e merci.

Veniamo ora informati che d'accordo fra Ispettorato governativo e Società ferroviarie delle reti maggiori è stato riconosciuto che la domanda non può essere favorevolmente accolta per l'identica ragione che ha consigliato l'esclusione delle predette tramvie e ferrovie economiche, ammesse soltanto al servizio di corrispondenza nella combinazione della vecchia tariffa speciale n. 1, grande velocità.

><

Società Veneta di costruzioni.

Si conferma la notizia, pubblicata nel precedente numero, dell'aumento di capitale della Società Veneta con la partecipazione di un gruppo bancario francese.

Come fu già detto, la Società Veneta, la quale da diversi anni ha concentrato la sua azione nell'esercizio di linee ferroviarie secondarie, intende di fare al Governo la proposta di assumere l'esercizio di tutte le ferrovie secondarie.

Il Consiglio di amministrazione nella sua ultima adunanza avrebbe ratificato gli accordi col gruppo francese.

><

Tariffe per la resa delle merci a domicilio.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio sono stati approvati gli aumenti ai termini di resa delle merci a domicilio per località lontane dalle rispettive stazioni o di difficile accesso o aventi servizio di corrispondenza per via carrettiera, e ciò in conformità delle proposte all'uopo presentate dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

I trasporti della barite.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, alla quale venne raccomandata una domanda che la Fabbrica Italiana di carburi e derivati di Roma, ha avanzato al Ministero dei Lavori Pubblici, tendente ad ottenere una riduzione di tariffa per i suoi trasporti di barite idrata cristallizzata, in partenza da Foligno, si è dichiarata spiacente di non poterla accogliere. La domanda era motivata dal fatto che una riduzione sui prezzi di trasporto della barite avrebbe potuto concorrere a sollevare l'industria della pezuccherazione del melasso, stata profondamente turbata in seguito alla legge, n. 238, del 2 luglio 1901, che assoggetta alla tassa di fabbricazione anche lo zucchero estratto dalle melasse. Ora la prefata Direzione generale avrebbe, in appoggio del suo rifiuto, dimostrato: che una riduzione di tariffa sui trasporti della barite idrata non potrebbe, nemmeno in minima parte, compensare gli zuccherifici del danno che loro arreca la predetta legge; che, non ostante l'applicazione della legge stessa, il carbonato di bario rigenerato troverà sempre impiego nelle raffinerie e sarà preferito, per minor prezzo, alla barite idrata proveniente dall'estero, non senza contare che il carbonato di bario serve, con vantaggio sul carburo di calcio, alla produzione dell'acetilene.

><

Appalto di lavori pubblici.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha disposto per il pronto appalto delle seguenti opere:

Escavazione generale con frantumazione del porto di Bari, per l'importo di L. 1,454,000;

Sistemazione generale del servizio ferroviario nel porto di Livorno, per l'importo di L. 204,109;

Riparazioni alla scogliera esterna del vecchio antemurale nel porto di Salerno, per L. 116,200;

Ponte sul Limini presso Francavilla (Potenza), per L. 449,500.

><

La concessione all'Unione Lombarda per trasporto dei vini.

Siamo informati che per la questione della nota concessione all'Unione Lombarda pel trasporto dei vini, pendono trattative fra l'Ispettorato governativo e la Società delle Strade Ferrate Meridionali, e che queste trattative sono prossime ad una soddisfacente soluzione. L'Adriatica, aderendo alle premure dell'Ispettorato, sarebbe disposta a diminuire il quantitativo minimo a 10,000 tonnellate con abbuoni graduali da L. 100 a L. 0.50 a tonn., esclusivamente pei vini in fusti, pei quantitativi di 30,000, 20,000, 15,000 e 10,000 tonnellate.

Pel trasporto dei fusti vuoti, la Società predetta stabilirebbe prezzi per chilometro e per vagone di portata fino a 12 tonnellate variabili fra L. 0.157 a L. 0.136 per tonnellata e per quantitativi di 10, 15, 20 e 30 mila tonnellate.

Eliminate le ultime divergenze che concernono lievi aumenti negli abbuoni proposti pei trasporti dei vini e lievi diminuzioni pei trasporti di fusti vuoti, si ha fiducia che un provvedimento definitivo sarà preso sollecitamente, provvedimento vivamente atteso non solo dai commercianti propriamente detti di vino, ma anche dai produttori i quali avranno modo così di consociarsi e provvedere, col loro vantaggio grande direttamente al commercio del loro prodotto.

><

Progetto di allacciamento fra le due stazioni di Cagliari e la tramvia del Campidano.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna ha allestito un progetto tecnico di allacciamento fra le due stazioni ferroviarie di Cagliari con binario indipendente da quello della tramvia del Campidano.

Per l'esame tecnico del detto progetto è stato invitato il Prefetto di Cagliari ad indire una conferenza, nella quale saranno rappresentate le varie amministrazioni interessate e cioè: la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde; la Società Italiana per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna; la Società della Tramvia del Campidano; l'Am-

ministrazione delle Finanze e quella della Marina; il Comune di Cagliari ed il R. Ispettorato locale di Circolo ferroviario.

La Commissione avrà l'incarico di esaminare il progetto succitato sotto l'aspetto tecnico e di presentare le eventuali osservazioni e proposte.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, visto che fra la stazione di Codroipo e quelle di Sacile, Conegliano e Treviso esistono molte relazioni d'affari ed un movimento abbastanza notevole, ha deciso di accogliere la domanda dei Municipi interessati, disponendo per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi fra le suindicate località.

— In seguito ad analoga domanda avanzata dal Municipio di Viterbo, la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi della stazione di Viterbo per quelle di Montefiascone e di Attigliano.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di Consorzi idraulici e di bonifica (Deliberazioni, Ricorso degli interessati, Competenza della Giunta provinciale amministrativa) la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha deciso che la competenza della Giunta provinciale amministrativa nella materia predetta, a senso dell'articolo 1°, n. 7 e 8 della legge 1° maggio 1890, è limitata al solo esame di legittimità, senza estendersi al merito degli atti e delle deliberazioni consorziali.

><

Treno di lusso Berlino-Napoli.

L'Adriatica ha stabilito per la soppressione in maggio del treno di lusso Berlino-Napoli.

L'ultimo treno per Napoli partirà da Berlino il 7, e l'ultimo treno per Berlino partirà da Napoli il 9.

><

Tariffe ridotte sulle ferrovie dello Stato in Isvizzera.

A partire dal 1° maggio, su tutte le ferrovie dello Stato (Svizzera) è andata in vigore la nuova tariffa che riduce ancora, in certi casi, le tariffe già ridotte (in confronto degli altri Stati) ed esistenti. Ad esempio, da quella data, i ragazzi non pagano sino a 4 anni, invece di 3 come prima, mentre pagano la metà sino ai 12, anzichè fino ai 10.

I biglietti di andata e ritorno, poi, sono validi sino a 10 giorni per qualsiasi percorso, e subiscono una riduzione di prezzo che si calcola del 6 0[0 per la prima classe, del 14 0[0 per la seconda e del 22 0[0 per la terza classe.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare di materiale rotabile aggiudicate).

Il 27 aprile, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ha avuto luogo una gara nazionale per la fornitura di 6 locomotive a 8 ruote accoppiate e relativi tenders, che è stata provvisoriamente aggiudicata alla Ditta « Società industriale napoletana Hawthorn Guppy », la quale, fra le 5 Ditte concorrenti, ha fatto la migliore offerta, cioè di L. 80,984 per ciascuna locomotiva-tender.

— Presso la stessa Direzione Generale hanno avuto luogo le gare internazionali per la fornitura del seguente materiale:

8 locomotive a 8 ruote accoppiate, con tender. Ditte invitate 33, di cui 5 nazionali e 28 estere. Concorsero 5 Ditte nazionali e 19 estere. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Henschel et Sohn, di Cassel, al prezzo di L. 65,049 per ogni locomotiva-tender;

15 carrozze di prima classe, a due assi, serie Bcre. Ditte invitate 35, di cui 4 nazionali e 31 estere. Concorsero le 4 nazionali e 14 estere. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Société Anonyme de Constructions « La Métallurgique », di Bruxelles, al prezzo di L. 18.465 ogni carrozza;

12 bagagliai a due assi, serie Dfc. Ditte ammesse 37, di cui 6 nazionali e 31 estere. Concorsero 5 nazionali e 16 estere, e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Dessauer Vaggonfabrik, di Dessau, al prezzo di L. 9200 ogni bagagliaio;

125 carri a due assi, per derrate alimentari, da 15 tonnellate, senza freno, serie HBd, in 5 lotti. Ditte invitate 54, di cui 9 nazionali e 45 estere. Concorsero 5 nazionali e 16 estere, e rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Société Anonyme des Ateliers Germains, di Monceau, di tutti i lotti, al prezzo di L. 4780 ogni carro;

50 carri scoperti, a due assi, da 17 tonnellate, con freno a mano, serie L, in due lotti, e 75 carri scoperti, a due assi, da 17 tonnellate, senza freno, serie L, in tre lotti. Ditte invitate 70, di cui 16 nazionali e 54 estere. Concorsero 8 delle prime e 24 delle seconde. Rimasero provvisoriamente aggiudicatarie dei due lotti da 25 carri con freno la Ditta Henry Buissin Fayt-lez-Manage, a lire 3924 ciascuno; la Ditta Gothaer Waggonfabrik, di Gotha, di due lotti da 25 carri senza freno, serie L, a L. 3250 ciascuno; la Ditta Dyle et Bacalan, di Louvain, del terzo lotto di 25 carri senza freno, a L. 3360;

25 carri scoperti, a due assi, sponde basse, con bilico senza freno, della portata di 18 tonnellate, serie NBtf. Ditte invitate 51, di cui concorsero 11 nazionali e 15 estere. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Société Anonyme Compagnie centrale de construction de Haine St-Pierre, a L. 3670 ciascuno;

25 carri scoperti, a due assi, sponde basse, senza freno, da 18 tonnellate, serie Ntf. Ditte invitate 56, di cui concorsero 6 nazionali e 16 estere. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta precedente, al prezzo di L. 3170 per ciascun carro.

(Gara aperta).

Il 28 maggio, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo la gara per l'appalto della fornitura di due montacarichi idraulici, destinati alle officine di Genova P. P.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 22 aprile, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di riordinamento definitivo della linea Savona-Bra, al km. 22.982, fra le stazioni di San Giuseppe e di Cengio. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, solo 5 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Francesco Bertero, di Carcare, che fece il ribasso del 17 0[0.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso le Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbero luogo le gare a licitazione privata per i seguenti lavori:

Lavori di difesa contro le corrosioni del fiume Calore, ai km. 136.400 e 137.000 della linea Foggia-Napoli, per L. 36,000. Delle 19 Ditte ammesse alla gara, 6 soltanto presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Gennaro Vitali, di Torre Annunziata, che fece il ribasso dell'8.25 0[0;

Sistemazione del ponte sul fosso Acquabona, al chilometro 237.660 della linea Bologna-Otranto. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, solo 4 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro Tugnoli, di Bologna, che fece il ribasso del 20 per 100.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d' Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Firenze, giudicando in materia di *argini* (Piene e pericolo di inondazione, Soccorsi per invito delle Autorità, Rivalsa per indennità, Proprietari avvantaggiati), ha sentenziato nel modo seguente:

« Nel caso previsto dall'articolo 126 della legge sulle opere pubbliche, modificata dalla legge 30 marzo 1893, la domanda di rivalsa deve essere rivolta anzitutto contro coloro cui incombe la spesa della conservazione degli argini e, solo in mancanza di questi, contro coloro a cui vantaggio è tornata la difesa dell'argine durante il pericolo di inondazione.

« Se pertanto colui che fu invitato dall'autorità ad accorrere ed accorse e somministrò quanto era necessario alla difesa dell'argine, è quegli stesso cui incombe la spesa, avendo egli fatto l'obbligo suo, non ha azione contro di alcuno, e così neppure contro coloro che dalla difesa abbiano risentito un vantaggio ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 25 aprile 1903).

Transazione con l'avvocato Martinaz per il risarcimento dei danni causati ad un suo fondo situato presso l'imbocco Messina della galleria Gonzaga, lungo la linea Messina-Patti-Cerda.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Salvato presso il torrente S. Stefano, al km. 96.487 della linea Messina-Patti-Cerda.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Torriani per la costruzione di un nuovo ponte metallico sul Polcevera, sulla linea Sampierdarena-Confine francese.

Impianto di cisterne in cemento armato per 8 case cantoniere per la stazione di S. Michele del Quarto, sulla linea Mestre-Portogruaro.

Condono della multa inflitta all'Impresa Frontini per ritardata ultimazione dei lavori di prolungamento della pensilina metallica del fabbricato viaggiatori della stazione di Lecce.

Proposta per la pavimentazione del capannone per le carrozze lunghe nelle officine di Verona.

Conservazione in opera degli attuali impianti per il servizio merci nella stazione di Montalto di Castro, sulla linea Roma-Pisa.

Impianto di un segnalamento d'allarme nella galleria di Acquafredda I, sulla linea Battipaglia-Reggio, e norme per l'esercizio.

Questione relativa all'esecuzione del servizio postale coi treni direttissimi.

Costruzione provvisoria a distanza ridotta dalla ferrovia per l'Esposizione Orto-Agricola di Firenze.

Proposta per fornire di acqua potabile la stazione di Colorno e 13 case cantoniere lungo il tronco Parma-Piadena, della linea Parma-Brescia-Iseo.

Progetto di un terzo gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione di Brescia.

Progetto di un primo gruppo di lavori per l'ampliamento e sistemazione della stazione di Pisa Centrale.

Proposta di permuta di terreno nella stazione di Pisa, fra la ferrovia e la Ditta Puccinelli, e di cessione di altro terreno al Comune di Pisa, in dipendenza dello spostamento della stazione di Pisa Porta Fiorentina.

Transazione con l'avvocato Benni per il risarcimento di danni in dipendenza dei lavori di consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 13.344 e 13.600 della linea Bologna-Otranto.

Impianto di un binario di raddoppio nella fermata di Melano Marischio, sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo.

Autorizzazione per l'esercizio a trazione elettrica di un tronco di tramvia in Torino, dal Valentino alla Barriera di Nizza.

Nuovo ricorso della Congregazione di Carità di Busto Arsizio contro l'esecuzione del progetto per l'ampliamento del servizio merci in quella stazione.

Progetto per ampliare il servizio merci a piccola velocità nella stazione di Codroipo, sulla linea Mestre-Cormons.

Impianto di un binario di manovra nella stazione di Tortona, sulla linea Alessandria-Piacenza.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di un'officina di carica degli accumulatori per l'illuminazione elettrica delle carrozze, nella stazione di Bologna, per L. 35,500.

Impianto nella stazione di Venezia S. Lucia di una officina di carica degli accumulatori per l'illuminazione elettrica delle carrozze, per L. 62,500.

Applicazione del freno ad aria compressa e del segnalamento di allarme, sistema Westinghouse, e della conduttura per il riscaldamento a vapore, sistema Haag, alle 4 carrozze serie Cu, n. 3640, 4159, 4169 e 4175 per L. 6700.

Costruzione di una scogliera a difesa della spalla destra e del muro di rivestimento del quarto di cono a valle del ponte in ferro sul Tevere, al km. 3.726 della linea Viterbo-Attigliano, per L. 7000.

Rinforzo della capria per il rialzo locomotive di Barletta e costruzione di una tettoia in legname per detta capria, per L. 3829.63.

Rafforzamento e sistemazione della travata metallica sul ponte sul torrente Gualdognola, al kilom. 187.603-187.667 della linea Orte-Falconara, per L. 19,070.60.

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione dei danni causati dall'incendio nel tetto del fabbricato viaggiatori della stazione di Metaponto, per L. 1400.

Ampliamento del dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Spezia, per L. 4200.

Compensi ad alcuni proprietari di terreni presso l'imbocco sud della galleria di Busalla per danni ricevuti dal fumo in seguito all'impianto ed al funzionamento del ventilatore, per L. 13,700.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Applicazione dell'apparecchio pel riscaldamento a vapore a 60 locomotive, per L. 29,400.

Riordino dei locali di ufficio nel fabbricato viaggiatori della stazione di Varese, per L. 960.

Costruzione di un nuovo piano caricatore nella stazione di Grassano, per L. 11,700.

Consolidamento, con gettata di gabbioni, della testa murata del pennello n. 15, al km. 232.337 della linea Montepescali-Asciano, per L. 4300.

Consolidamento del fabbricato uffici e del dormitorio del personale del deposito locomotive della stazione di Roma-Termini, per L. 17,400.

Lavori a difesa della ferrovia Genova-Spezia contro la caduta di massi all'imbocco ovest della galleria di Monterosso, per L. 6500.

Risanamento e ricarico della massicciata nella stazione centrale di Milano verso Torino, per L. 23,500.

Rete Adriatica:

Costruzione di una latrina alle case cantoniere ai chilom. 204.847 e 204.961 della linea Bologna-Otranto, per L. 1140.

Provvista di materiali metallici di armamento, per L. 4,050,000.

Impianto nelle officine del materiale mobile di Firenze di due forni a gas per cerchioni e di un gasogeno Richè, per L. 21,100, delle quali L. 8500 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Savio per il carico e scarico diretti delle merci per L. 11,500, delle quali L. 6700 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento della scarpa a valle della trincea fra i km. 20.695 e 20.777 della linea Bologna-Pistoia, per L. 2200, delle quali L. 2000 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto di 100 catene di ferro per assicurare legnami sui carri, per L. 1100.

Rafforzamento del binario di corsa in alcuni tratti della linea Chiusi-Firenze armati con le traverse per campata da m. 9, per L. 62,000.

Rete Sicula:

Costruzione di un nuovo tratto di conduttura per il rifornitore della stazione centrale di Messina, per L. 1255.

Consolidamento dell'acquedotto di m. 1.50 al kilom. 175.571 della linea Canicattì-Licata, per L. 850.

Demolizione e ricostruzione della casa cantoniera al km. 180.745 da Palermo della linea Canicattì-Licata, per L. 2330.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso di approvazione presso i competenti Ministeri una proposta presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo di una nuova parte seconda del capo 2 *c* dell'allegato 8 alle tariffe, in sostituzione di quella attualmente in vigore. Il provvedimento ha lo scopo di comprendere nell'allegato suddetto le disposizioni per l'esercizio del magazzino *A* (capannone situato sulla banchina di Villa del Popolo) stato ora aggiunto allo scalo marittimo di Napoli, disposizioni le quali contemplano, in conformità di quanto è in vigore per altri scali marittimi, il servizio tanto delle merci da terra a mare quanto di quelle in senso inverso alla piccola velocità accelerata ed ordinaria.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle due seguenti proposte relative a concessioni speciali di tariffa:

a) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Balzarotti per trasporto di calce, cemento e legna da Ispra, Varese e da Arona a Musocco è rinnovata alle stesse condizioni per il periodo dal 1° marzo 1903 al 30 giugno 1904, elevando proporzionalmente il quantitativo minimo di impegno da 500 a 600 tonnellate;

b) Proposta dell'Adriatica perchè la concessione accordata alla Ditta D. Anastasia, per trasporti di vino da stazioni della linea Zollino-Gallipoli, venga rinnovata per un altro anno, a datare dal 1° aprile 1903, e modificata, relativamente ai trasporti in vagoni serbatoi, mediante l'applicazione del prezzo di L. 22.75 a tonnellata, più il diritto fisso normale e la sovratassa dell'allegato 14 alle tariffe, ferme tutte le altre condizioni già stabilite, comprese quelle riguardanti i trasporti in vagoni ordinari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Nell'ultima seduta del Consiglio Generale delle Alpi marittime discutendosi del progetto della Cuneo-Nizza fu approvata all'unanimità la risoluzione proposta dal relatore Lairolle, in rapporto alla linea sussidiaria Breglio-Ventimiglia e cioè: « che sia stabilito un privilegio di priorità per la linea da Nizza a Cuneo per Sospello, in modo che il tronco di Ventimiglia non sia costruito se non dopo il compimento e l'apertura all'esercizio della linea principale diretta Nizza-Cuneo.

Direttissima Milano-Genova. — Il 25 aprile a Pavia ebbe luogo un convegno delle rappresentanze interessate alla attuazione d'una direttissima Milano-Genova per Pavia e Voghera.

Intervennero il presidente della Deputazione provinciale, alcuni deputati provinciali, il sindaco di Pavia, il sindaco di Voghera, gli on. Rampoldi e Dozzio, l'avv. Gerolamo Forni, l'ing. Campari, il sacerdote Rossi consigliere provinciale e parecchi altri.

Vennero accolte le proposte dei sindaci di Pavia e di Voghera propugnanti la convenienza d'un nuovo tronco Ronco-Voghera, che diminuirebbe di 15 chilom. l'attuale percorrenza della linea Genova-Milano.

Venne quindi votato un ordine del giorno col quale si affida ad una commissione composta del presidente della Deputazione provinciale, dei sindaci di Psvia e Voghera e dei deputati Rampoldi e Meardi il mandato di propugnare presso le città di Genova e Milano, presso il Governo e gli altri enti interessati la pronta attuazione del progetto di costruzione della linea ferroviaria Ronco-Voghera.

Direttissima Crema-Milano. — In relazione alla notizia che abbiamo pubblicata nel n. 14 del *Monitore*, annunciamo che il Comitato promotore di questa ferrovia, riunitosi nei passati giorni in Milano, scelse il proprio presidente nella persona del comm. Terni, e nominò una Commissione esecutiva, composta dei signori Terni nobile comm. Sforza, Morlacchi, Gritti conte Emilio, Manusardi Vittorio, Samarani dott. Azio, Bonzi dottor Clito, Garbati ing. Bernardo, Venturelli cav. Emilio, la quale dovrà direttamente incaricarsi del progetto per la linea, per l'esecuzione del quale fu scelto l'ing. Pietro Lanino.

Ferrovia Darsena-Volano. — Il 26 aprile fu aperto al servizio pubblico il tronco ferroviario Darsena-Volano, importantissimo pel canale navigabile e l'emissario della bonifica di Burana con la stazione.

Con l'intervento poi delle autorità cittadine e dei rappresentanti del Ministero l'inaugurazione ufficiale ebbe luogo il primo maggio.

Ferrovia Frosinone-Anticoli. — In una riunione tenuta ad Alatri dai rappresentanti di quel Comune e dei Comuni di Frosinone, Guarcino, Anticoli ed altri interessati, con l'intervento del deputato on. Giacinto Frascara, dopo una dettagliata esposizione del progetto della ferrovia che da Frosinone per Alatri e Guarcino dovrà con-

durre ad Anticoli e da qui unirsi nuovamente alla linea Roma-Napoli, vennero discusse le modalità relative ai rispettivi concorsi e concretate alcune modifiche di tracciato.

Venne quindi stabilita la costituzione del Consorzio per chiedere la concessione della linea e cederla quindi in subconcessione alla Società Veneta.

Essendo il progetto entrato in una fase di pratica attuazione, si crede non mancheranno gli appoggi del Governo e della Provincia, trattandosi di ferrovia destinata a collegare centri di molta importanza per l'industria e pel commercio per ciò che riguarda Frosinone, Alatri e Guarcino.

Ferrovie Nord-Vicenza (Tronco Thiene-Rocchette-Asiago). — Le *Ferrovie Economiche di Schio* (Società anonima col capitale di un milione interamente versato) hanno deliberato nell'assemblea del 23 corrente l'erogazione del dividendo, per l'esercizio 1902, in lire tre per azione. In assemblea straordinaria poi furono votate delle modificazioni allo statuto, in armonia alla espansione che sta per prendere questa Società, con la nuova linea Thiene-Rocchette-Asiago, per la quale vi sono importanti concorsi da parte di Comuni, Provincia e Governo. Ad unanimità venne approvato l'aumento di capitale, mediante emissione di quattro serie da mille azioni ciascuna; e la società, d'ora innanzi, prenderà il nome di *Ferrovie Nord-Vicenza*, mantenendo la propria sede legale a Schio.

Asiago sarà congiunto con ferrovia a scartamento ridotto alla linea di Schio; e, a partire da Rocchette, un tratto di linea, a scartamento ordinario, metterà capo a Thiene.

Come è noto, l'altipiano di Asiago è considerato la piccola Svizzera del Veneto.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 aprile 1903.* — Nella decade 11-20 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,933,767.56, con un aumento di L. 357,555.90 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 aprile 1903 si ragguaglia a L. 129,472,394.52, presentando un aumento di L. 5,520,158.90 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,023,807.65, con un aumento di lire 93,030.10 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1903 si ragguaglia a L. 38,978,722.90, e presenta un aumento di L. 1,648,218 96 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Strade ferrate federali.* — Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate federali votò un credito di 11 1/2 milioni per la costruzione della strada ferrata del Ricken, destinata a mettere in diretta comunicazione i Cantoni di S. Gallo e di Appenzello colle sponde del lago di Zurigo.

— Lo stesso Consiglio d'amministrazione votò pure una somma di due milioni per l'ampliamento della stazione di Oerlikon presso Zurigo ed adottò un regolamento concernente i salari degli operai del servizio dell'esercizio e delle officine, non che un regolamento circa i soccorsi da accordarsi agli operai resi invalidi.

— Col 1° maggio il personale della ferrovia Giura-Sempione passò al servizio delle strade ferrate federali. I funzionari ed impiegati che finora appartenevano alla cassa pensioni e soccorsi della Giura-Sempione, rimangono fino a nuova disposizione dipendenti dalla stessa per tutto quanto ha relazione alla cassa soccorsi.

— La Commissione incaricata della liquidazione della Compagnia Giura-Sempione si è costituita nominando presidente il sig. Ernesto Ruchonnet, presidente della direzione della Compagnia Giura-Sempione, e vice-presidente il sig. Ochsenbein.

Tramvia pel Monte Bianco. — Riportiamo, a titolo di cronaca, dai giornali di Parigi, che si sta elaborando un progetto di tramvia elettrica, la quale, partendo dalla stazione del Fayet, sulla nuova linea dal Fayet a Chamounix, andrebbe verso la vetta del Monte Bianco.

Per ora non venne stabilito se non quanto concerne la prima sezione del tronco tramviario; alla seconda sarà provveduto più tardi.

La prima sezione partirebbe dal Fayet e per Saint-Gervais-les-Bains, Motivon, il colle di Voza, la cima di Bellevue, il monte Lachat, le Rognes e la Testa Rossa, arriverebbe alla Aiguille du-Gouter, che per ora sarebbe l'estremità provvisoria, ad un'altezza di 3820 metri.

Il Consiglio municipale di Saint-Gervais-les-Bains accettò il progetto e accordò la concessione ai suoi autori, che sono Déruad e Duportal, ispettore generale della viabilità in ritiro.

Notizie Diverse

Il secondo Congresso degli Ingegneri ferroviari. — Nel salone della Società fra gli Impiegati civili di Firenze si inaugurava, domenica scorsa, il secondo Congresso annuale fra gli iscritti al Collegio Nazionale degli Ingegneri ferroviari italiani.

I convenuti erano circa 150, e rappresentavano tutte le circoscrizioni d'Italia.

Ha aperto il Congresso il Presidente benemerito del Collegio Nazionale, il prof. Leonardo Loria, insegnante allo Istituto superiore di Milano.

Col suo discorso il prof. Loria espresse subito la sua soddisfazione per l'importanza di questo secondo convegno, ricordando quello dell'anno passato a Roma, nel quale gli ingegneri ferroviari, col loro dignitoso contegno e con la loro serietà riuscirono a dissipare tutte le diffidenze sorte contro il Sodalizio.

Oggi le file del Collegio sono numerose e contano 470 soci.

Nell'anno trascorso, egli disse, il nostro Paese ha segnato un notevole progresso economico, e nelle ferrovie, che sono l'indice più sincero della economia nazionale, col provato zelo, solerzia e intelligenza, tutti gli ingegneri ferroviari disimpegnarono le loro gravi mansioni.

Anche nel campo tecnico essi dettero impulso al progresso; ed a riprova di tale verità il prof. Loria rammentò il nuovo impianto elettrico Milano-Varese-Porto Ceresio, linea sulla quale si è potuto raggiungere la velocità massima di 100 a 110 chilometri all'ora, senza disgrazie, nè notevoli incidenti.

Ciò ha fatto aumentare la fiducia nell'applicazione della elettricità sulle strade ferrate.

Anche l'apertura della linea valtellinese, esercitata senza inconvenienti, provò che i primi ostacoli nulla avevano a che fare col sistema, e che erano giustificate le liete previsioni dei promotori.

Le due citate applicazioni dimostrano l'intelligenza, il coraggio delle forti ed audaci iniziative, l'amore al progresso degli ingegneri ed eziandio delle Società ferroviarie coadiuvate dal Governo. E tutto ciò provoca l'emulazione delle Società estere.

Anche gli ingegneri inglesi, venuti testè in Italia, rimasero meravigliati dei progressi in tutti i rami dell'industria in Italia, e dichiararono prodigiosi gli impianti elettrici ferroviari.

Le ferrovie normali, con la trazione a vapore, dimostrano nei nostri ingegneri un confortevole progresso. La locomotiva dell'Adriatica, tipo 370, così ammirata alla Esposizione di Parigi e applicata con tanti vantaggi, ha dimostrato che gli ingegneri nostri del materiale stanno al corrente di tutte le innovazioni, non rifuggendo dalle costruzioni ardite e geniali.

Così si dica per i veicoli elegantissimi intercomunicanti, che fanno grande onore all'ingegneria italiana e parlano in favore delle industrie nazionali, poichè tutto viene fatto nel Paese nostro.

Il prof. Loria parlò quindi del Collegio degli Ingegneri ferroviari, che ha cercato di dare sviluppo alla sua Rivista ed esplicato una energica azione allo scopo di indurre il Governo e le Società ad accogliere i voti del Congresso di Roma.

Purtroppo — soggiunse — le giuste aspirazioni ancora non hanno trovato la soddisfazione desiderata; ma è certo che per qualunque modificazione dell'ordinamento ferroviario sarà facile il conseguire la vittoria.

E il prof. Loria concludeva il suo simpatico ed eloquente discorso improvvisato presso a poco così:

« Voi siete forti e non vi abbatterete nella lotta. Conoscete il vostro valore, i vostri studi, l'entità dell'opera vostra, e quindi proseguirete la meta desiata e meritata. Fidenti nella giustizia della vostra causa, veri pionieri della civiltà, continuerete nel cammino luminoso, con abnegazione, operando a beneficio del Paese, disinteressatamente e senza posa. *Excelsior* sia il motto degli ingegneri ferroviari, ai quali faccio l'augurio che possano giungere i primi fra i colleghi di tutte le nazioni ».

Un lungo ed entusiastico applauso salutò la fine del breve, ma interessante, elevato discorso.

Iniziatasi la discussiane si procedette alla costituzione della Presidenza. Per acclamazione fu nominato Presidente onorario il prof. Loria; Presidente effettivo, l'Ispettore ing. G. Pietri; Segretari, gli ingegneri Sapegno e Agudio.

Si approvò poi l'invio di tre telegrammi: a S. M. il Re, al Ministro Balenzano ed al comm. Borgnini.

Si approvò pure il seguente Ordine del giorno, in appoggio ad una Relazione fatta dall'ing. Galluzzi:

« Il II Congresso degli Ingegneri ferroviari italiani fa plauso alla dotta Relazione dell'ing. Galluzzi sull'Esercizio delle Ferrovie secondarie col sistema decentrato, in uso nella Società Veneta, ed augurási che sia studiato per una possibile applicazione nelle Ferrovie secondarie delle grandi Reti ».

Il Congresso ha quindi continuato i suoi lavori.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione fabbricato ad uso laboratorio e deposito modelli nelle Officina Principali di Torino P. S. Importo L. 65,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 2 maggio, ore 10.30;

Per allargamento del sottovia Garibaldi presso S. P. d'Arena Importo L. 38,000. Tempo utile come sopra sino al 2 maggio, ore 11;

Per costruzione tombino e spostamento Passaggio a livello in stazione di Maratea. Importo L. 20,000. Tempo utile come sopra sino al 7 maggio, ore 11.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanze, in *Roma*, del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 28 aprile). — Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura in opera delle travate metalliche per la nuova linea Arona-Domodossola;

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 21 carrozze elettriche automotrici miste per le linee Varesine;

Colla Ditta G. B. Bianchi di Como, per fornitura di kg. 150 mila di cotone in filetto colorato cardato;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino, per fornitura di 1000 catene di sicurezza;

Colle Ferriere di Voltri, per fornitura di kg. 25,000 di chiavarde gregge di ferro filettate;

Colla Ditta Ing. Pietro van Lamweerde e C. di Milano, per fornitura di kg. di 18,000 gommellina speciale neutra;

Colla Ditta Filippo Calabria di S. Pietro a Patierno, per fornitura di kg. 10,000 di biacca fina in polvere;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per sostituzione dell'attuale travata pel binario a mare sul torrente Carrione in Stazione di Avenza con una nuova travata in ferro emogeneo;

Colla Ditta G. Poccardi e C. di Torino, per fornitura di chilogrammi 800,000 di ceppi in ghisa fusa greggia per freni di locomotive e veicoli;

Colla Société pour la fabrication de vernis et couleurs Molyn e C. di Rotterdam, per fornitura di kg. 8000 di vernice Waterproof.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Genova (9 maggio, ore 12). — Appalto della manutenzione dello stradale della città nella parte entro la cinta fortificata, per annue L. 100,000, provvisoriamente aggiudicalo col ribasso del 6.01 0|0 e cioè per L. 93,990. Deposito provvisorio L. 45,000. Deposito spese L. 5000.

Municipio di Oschiri (Sassari), (9 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione della Chiesa parrocchiale per L. 51,156.65. Consegna lavori un anno. Deposito provvisorio L. 3000.

Municipio di Lusiana (Vicenza) (9 maggio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada di comunicazione con Asiago detta di Camporossignolo, provv. agg. come appresso: 3° tronco Mazze superiori al signor Passnello Angelo, fu Marco, di m. 1795.13, per L. 8635.10. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 944. 4° tronco Cavole, al signor Borgo Luigi, fu Gio. Battista, di metri 1888.40, per L. 9981.56. Depos. provv. L. 600. Cauzione L. 1121. 5° tronco Prà Peloso, al sig. Dall'Olio Gaetano fu Antonio, di metri 1382.96, per L. 13,018.25. Dep. provv. L. 700. Cauz. L. 1451.

Municipio di Iglesias (Cagliari) (9 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di ampliamento del carcere mandamentale di quella città per L 8905.43, più L. 700 per lavori imprevisti. Deposito provv. L. 450. Deposito spese L. 200.

Municipio di Bisaccia (Avellino), (11 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto delle opere e provviste per la esecuzione dei lavori per la sistemazione di strade e vicoli con lo sbocco nel vallone Ferrelli e di apertura di una nuova strada tra la piazza del Carmine e la via Nuova di circonvallazione per L. 135,550, di cui L. 121,581.74 a base d'asta provv. aggiud. per L. 119,150.11. Deposito provvisorio L. 3000. Consegna lavori 3 anni.

Municipio di Camerana (Cuneo) (11 maggio, oro 13). — Appalto dei lavori di consolidamento e riadattamento della spalla destra del ponte in ferro sul Bormida, per L. 8468.89. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1000. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Lattarico (Cosenza) (12 maggio, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione per la condottura di acqua potabile nella frazione Regina, per L. 6000, ivi comprese L. 1001 per espropriazioni di terreni e spese. Consegna lavori 90 giorni. Deposito provvisorio L. 250. Cauz. L. 500. Fatali 30 maggio, ore 12.

Prefettura di Treviso (12 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di riparazione ai danni della difesa frontale ed argine al froldo Massetta, in sinistra di Piave, in Comune di S. Donà, per L. 11,800. Dep. L. 150. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti sino al 3 maggio.

Prefettura di Treviso (16 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso degli argini del fiume Monticano dallo sbocco del Trattor a destra e dalla fronte Maso a sinistra fino al ponte di Lutrano nel Comune di Fontanella per lire 32,000. Consegna lavori 120 giorni. Dep. provv. L. 2000. Cauzione decimo. Deposito spese L. 400.

Deputazione provinciale di Bari (8 maggio, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Trani ad Andria di m. 10,708.30, escluse le traverse interne, per 5 anni e per annue L. 99,30, di cui L. 9670 per lavori e L. 260 per quelli a misura, oltre il salario a 4 cantonieri fissi a carico della Provincia. Deposito provvisorio L. 3000.

Prefettura di Porto Maurizio (18 maggio, ore 19). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione dei tratti nuovi e per la sistemazione dei tratti già costrutti del tronco di strada provinciale in valle Argentina compresa fra Molini di Triora e Triora, di metri 5779.37, per L. 186,900, per L. 168,737.94, di cui L. 11,162.06 per lavori a corso e L. 168,737.94 per lavori a misura. Consegna lavori 2 anni. Documenti 14 maggio. Deposito provvisorio L. 8000. Fatali g giugno, ore 17.

Municipio di San Pier d'Arena (Genova). (20 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato scolastico in via S. Antonio a levante del palazzo Galeazzo Alessi, per L. 180,000. Documenti 16 maggio. Dep. provv. L. 6000. Cauzione L. 15,000. Consegna mesi 10. Fatali 6 giugno, ore 12. Deposito spese L. 3000.

Idem. (20 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato scolastico in via S. Antonio a ponente del palazzo Galeazzo Alessi, per L. 180,000. Documenti 16 maggio. Deposito provvis. L. 6000. Cauz. L. 15,000. Consegna mesi 10. Fatali 6 giugno, ore 12. Deposito spese L. 3000.

Idem. (20 maggio, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricata scolastico nel giardino pubblico a S. Martino, per L. 380,000. Docum. 16 maggio. ore 16. Deposito provvisorio L. 12,000. Cauz. L. 30,000. Consegna lavori 12 mesi. Depos. spese L. 6000. Fatali 6 giugno, ore 12.

Municipio di Toritto (Bari) (20 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'Ospedale « Opera Pia Pugliese », in Toritto, per L. 47,000. Consegna lavori 3 anni. Dep. provv. L. 1500. Fatali 5 giugno, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (13 maggio, ore 9, def.). — Fornitura di kg. 3000 di olio di oliva ordinario a L. 1.30, L. 3900. Dep. provv. L. 390. Consegna 30 giorni.

— (18 maggio, ore 10, def.). — Fornitura di kg. 2000 di stagno in pani a L. 3.70, L. 7400. Dep. provv. L. 740. Consegna 30 giorni.

— (18 maggio, ore 9, def.). — Fornitura di kg. 10,000 di zinco in pani, a L. 0.75, L. 7500. Dep. provv. L. 750. Consegna 50 giorni.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'armi di Brescia (15 maggio, ore 10). — Fornitura di litantrace magro per caldaie e forni. tonnellate 500 a L. 0,40, L. 2000. Dep. provv. L. 2000. Consegna in 2 rate entro 160 giorni.

— *Idem.* (19 maggio, ore 10). — Fornitura di ferro, acciaio ed ottone: kg. 100 ferro in filo grosso a L. 39,200; fino in verghe, a L. 0.38; 1000 profilato a L. 0.42, 300 acciaio fuso in verghe diverse a lire 0.80; 200 fuso in lamiera a L. 1; 1600 dolce in verghe diverse a L. 0.65; 1700 in filo grosso a L. 0.70; 2300 ottone in lamiera sottile a L. 2.10, totale L. 23,014. Deposito L. 2310. Consegna 80 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 25	Maggio 2
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 449	493
» » Meridionali	» 706.50	708.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 251	250
» » Sicule	» 680	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 351	351.50
» » Cuneo 3 0[0	» 370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.30	100 30
» » Mediterranee 4 0[0	» 504	504
» » Meridionali	» 344.50	345
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	316
» » » 2ª emiss. »	319	319
» » Sarde, serie *A*	» 347	347
» » » serie *B*	» 347	347
» » » 1879	» 347	347
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde	» 511.50	513
» » Sicule 4 0[0 oro.	» 517.50	517
» » Tirreno	» 511	511
» » Vittorio Emanuele	» 364.50	364

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Aprile 1903. — 29ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1058	1016	+ 42
Viaggiatori	2,026,666.95	1,731,880.27	+ 294,786.68	71,331.96	60,956.45	+ 10,375.51
Bagagli e cani	123,235.26	114,862.22	+ 8,373.04	1,458.92	1,359.80	+ 99.12
Merci a G.V. e P.V. acc.	350,776.44	392,597.38	— 41,820.94	9,956.22	11,143.24	— 1,187.02
Merci a P. V.	2,248,215.61	2.182,608.48	+ 65,607.13	102,126.20	80,803.82	+ 21,322.38
TOTALE	4,748,894.26	4,421,948.35	+ 326,945.91	184,873.30	154,263.31	+ 30,609.99
Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 20 Aprile 1903.*						
Viaggiatori	48,304,730.89	45,096,654.59	+ 3,208,076.30	2,115,061.17	1,942,151.04	+ 122,910.13
Bagagli e cani	2,464,338.57	2,312,824.37	+ 151,514.20	56,196.21	51,959.10	+ 4,237.11
Merci a G.V. e P. V. acc.	11,483,176.20	11,388,785.75	+ 94,390.45	399,297.80	393,088.52	+ 6,209.28
Merci a P. V.	62,347,901.07	60,556,612.80	+ 1,791,288.27	2,301,692.61	2,210,159.45	+ 91,533.16
TOTALE	124,600,146.73	119,354,877.51	+ 5,245,269.22	4,872,247.79	4,597,358.11	+ 274,889.68
Prodotto per chilometro.						
della decade	997.67	928.98	+ 68.69	173.59	150.06	+ 23.53
riassuntivo	26,176.50	25,074.55	+ 1,101.95	4,605.15	4,524.96	+ 80.19

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60	—	318	202	—	4	70	178	—	—	—	282	30	580	—	8	20	—
2° semestre	2513	540	418	92	266	637	4	198	24	—	20	16	24	—	—	16	204	4	—	12	—	38	—

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe		Parigi (3) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (5) 1a classe	2a classe	validità
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—		↓	11 — a.	↓	—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓		↓		↓	2 29 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Par.		↓		↓		2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.	↓	2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	-	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.	↓	1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.		↓	1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.			↓	6 50 p.	↓	
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.	↓			6 57 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	12 04 p.			↓	12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 9 Maggio 1903. Num. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL PROGRAMMA DELL'ON. SACCHI
ED IL PROBLEMA FERROVIARIO

L'onorevole Sacchi, venuto a Torino per l'inaugurazione della nuova Associazione democratica « XX Settembre », pronunziò, domenica, 3 maggio, nel Teatro Balbo, un gran discorso, che a me piacerebbe molto di esaminare con la dovuta ampiezza, perchè a molte cose buone sono misti dei veri errori.

Qui non è certamente il luogo per fare questo esame. Ma non posso esimermi dal citare, a titolo di lode, la critica che egli fa della vantata abolizione del dazio di consumo sui farinacei, e trovo giustissimo che egli soggiunga che la sola riforma buona ed organica sarebbe stata quella di abolire la partecipazione dello Stato ai prodotti del dazio di consumo.

Viceversa deploro che l'onorevole Sacchi cada nell'errore, purtroppo comune, di dire che la redenzione d'Italia sta nell'aumento della produzione nazionale. La redenzione d'Italia sta invece nel miglioramento della produzione nazionale; è ben vero che, per legge economica, ad ogni miglioramento succede subito un aumento, ma questo aumento è effetto e non causa. Se l'aumento avviene per cause artificiose e senza miglioramento, non solo non porta alcun aumento di ricchezza, ma può essere causa di vere perdite.

***

Ma tralascio subito tutto ciò, per venire a dire che l'onorevole Deputato di Cremona, che dissente dai socialisti relativamente alla questione delle spese militari, ne accetta completamente il programma quando propone che lo Stato divenga assoluto padrone delle tariffe ferroviarie e che assuma esso direttamente l'esercizio ferroviario, e soggiunge che, per risolvere il problema economico delle Provincie meridionali, occorre che vengano concesse delle grandi riduzioni di tariffe, in modo che i prodotti di quelle provincie possano essere trasportati molto a buon mercato nell'Alta Italia e anche all'estero.

Questi concetti non sono certamente nuovi. L'esercizio di Stato fa da gran tempo parte del programma dei socialisti, i quali vedono in esso un elemento della guerra contro il capitale e un buon avviamento all'ideale della produzione collettiva. Molti aderiscono a questa idea socialista, sia perchè subiscono la suggestione dell'esempio che viene dall'estero, sia perchè sperano che col demolire quello che ora esiste e col ricostruire un nuovo edifizio pur che sia, si avrà un miglioramento.

In quanto poi all'idea di favorire le Provincie meridionali con grandi ribassi di tariffe, è cosa che fu proposta dall'onorevole Cappelli in un suo scritto comparso nella *Nuova Antologia*, fu annunziata dal Ministro Balenzano in un suo discorso elettorale, e fa parte delle proposte fatte dalla famosa Commissione degli sgravi.

Di queste proposte, dell'onorevole Cappelli, del Ministro Balenzano e della Commissione degli sgravi, io ho già parlato nel *Monitore*, e certamente non ripeterò qui quello che ho già detto; ma parmi opportuno di guardar la questione da un altro punto di vista.

Sorvolo sulla stranezza di domandare l'esercizio di Stato in modo generico. Nessuno certamente vorrà l'esercizio di Stato come lo abbiamo avuto in Italia prima del 1885, che sarebbe un regresso troppo grave, nè credo che vi sia chi creda possibile di fare in Italia l'esercizio di Stato come esiste in Germania. Se adunque non si vogliono moltiplicare gli equivoci e preparare delle delusioni, bisognerebbe almeno che i fautori teorici dell'esercizio di Stato si dessero la pena di studiare e di fare conoscere agli altri che cosa intendono precisamente di proporre.

Sorvolo anche sulla leggerezza con la quale si cita l'esempio dell'Ungheria, che stabilì le famose tariffe a zona con notevoli ribassi. Sarebbe forse utile di indagare quali siano state le vere ragioni per le quali il Governo Ungherese stabilì queste tariffe sulla sua rete, ma, pel momento, la cosa essenziale da mettere in rilievo è che in Ungheria da tempo si è manifestata una reazione, e si domanda una revisione di tariffe per vedere di ottenere un rapporto meno disastroso fra le entrate e le spese. E da noi si vorrebbe invece oggi imitare l'esempio dell'Ungheria senza benefizio d'inventario, e ciò quando la stessa Ungheria se ne è già pentita.

Ma a parte tutto ciò, supponiamo per un momento che

veramente si mettesse in atto l'idea che oggi viene caldeggiata dall'onorevole Sacchi, e che si concedessero dei grandi ribassi sui trasporti ferroviari che partono dalle Provincie meridionali d'Italia. Io non credo alle esagerazioni e non credo che questi trasporti possano in breve tempo triplicarsi, ma certamente aumenteranno, e per poterli eseguire sarà necessario aumentare in proporzione e il materiale mobile e tutti gli impianti delle linee.

E io vorrei che questi nuovi apostoli, che predicano i grandi ribassi di tariffe, si dessero la pena di calcolare quale sarà la spesa che bisognerà anticipare prima di venire a questi ribassi.

E' ben noto a tutti che, col movimento che abbiamo oggi sulle nostre ferrovie, si arriva con grande stento e con gravi sacrifizi ad eseguire i trasporti attuali, e spesso bisogna sospendere l'accettazione delle merci, perchè le stazioni sono ingombre.

Evidentemente bisogna evitare l'errore di mettere il carro davanti ai bovi; bisogna evitare il ridicolo di promettere di eseguire dei grandi trasporti a prezzi ridotti, per poi lasciare i viaggiatori a terra e lasciare le merci a infracidire nelle stazioni. Prima adunque di fare questa grande riforma, che deve rigenerare l'Italia e specialmente le Provincie meridionali, bisognerà preparare le ferrovie ad essere in grado di far fronte all'aumento del traffico.

Essendo incerto quale potrà essere questo aumento di traffico, è anche incerta la somma che si dovrà spendere. Ma se si pensa che anche i più modesti calcolano da 300 a 400 milioni la spesa che si deve fare oggi per mettere le nostre ferrovie in buono stato di esercizio, per fare fronte al traffico attuale, non sarà certo esagerazione il dire che volendo preparare le ferrovie a dare sfogo all'aumento di traffico che verrà da tariffe ridottissime, si dovrà incontrare almeno una spesa di un miliardo.

Ma l'onorevole Sacchi non si limita a domandare le grandi riduzioni di tariffe ferroviarie, egli vuole che contemporaneamente s'intraprendano dei grandi lavori di bonifica e di viabilità ordinaria nelle Provincie meridionali. E poichè abbiamo già sul tappeto e la costruzione di una nuova rete di ferrovie complementari, e la costruzione del grande Acquedotto delle Puglie, e la bonifica dell'Agro romano, ne viene che il fabbisogno dello Stato sarà duplicato, o forse anche triplicato.

E l'onorevole Sacchi, spinto dalla forza della logica, ha dichiarato che bisogna ricorrere al credito pubblico e contrarre dei nuovi debiti. E il pubblico di Torino, che assisteva al discorso, ha applaudito vigorosamente all'onorevole Sacchi, immemore che precisamente nel Piemonte si era stabilito come programma di governo che non si dovesse più per qualsiasi ragione aumentare il debito pubblico, di cui tanto si era abusato nel passato!

L'onorevole Sacchi si è ben guardato dal dire ai suoi uditori quale poteva essere la somma da domandare al credito; forse egli stesso non è conscio della gravità di questa somma, ma è certamente cosa strana che mentre egli consiglia di ricorrere al credito pubblico per una somma ingente, proponga nello stesso tempo di preparare la conversione della rendita attuale.

*
* *

Molte cose io potrei aggiungere, ma preferisco di tralasciarle per ora, e vengo a concludere.

Il credere di rigenerare le Provincie meridionali con delle tariffe ridotte per i trasporti che partono da queste provincie, è un'idea artificiosa e sbagliata. Come è stato un errore lo stabilire dei premi alla marina mercantile, così è anche un errore il prendere i denari della generalità dei contribuenti per favorire certi trasporti ferroviari. E come per i premi alla marina è venuto il pentimento, e il Governo si è visto costretto a mancare alle solenni promesse fatte e a modificare la legge, così non tarderebbe a rinascere il pentimento qualora si commettesse la follia di concedere delle tariffe molto ridotte a favore di alcune provincie.

Nessuno più di me è convinto dell'opportunità di venire ad una semplificazione delle tariffe ferroviarie con opportune riduzioni di prezzi, ma queste semplificazioni e queste riduzioni devono essere fatte con grande giudizio e partendo sempre dal concetto che non si devono creare dei privilegi e dei favori per nessuno, e che la tassa di trasporto deve sempre lasciare un conveniente margine per provvedere al servizio del capitale ferroviario.

Io capisco bene che ognuno deve essere libero di fare tutte le proposte che crede, e che soltanto dopo una libera discussione nascono i buoni e savi concetti; ma è necessario di essere seri, e chi fa una proposta deve pur vedere con cura quali siano le spese necessarie per renderla possibile, deve pur vedere quali siano le conseguenze, deve pur procurare di evitare a sè stesso ed al paese degli amari disinganni.

Lasciamo senza invidia ai socialisti la pretesa che si possano modificare le leggi della natura con delle chiacchere, che si possano foggiare gli uomini a proprio talento, come il figurinaio di Lucca foggia le sue statuine. Procuriamo di essere uomini seri, e smettiamo l'idea da bambini, che con piccoli mezzi si possano ottenere dei grandi risultati, che con un articolo di legge e con una riduzione di tariffa si possa redimere una grande regione.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL VENTILATORE SACCARDO
SULLA LINEA BOLOGNA-FIRENZE

Nello scorso anno furono ultimati gli impianti del ventilatore Saccardo nelle gallerie di Pracchia, Signorino e Piteccio, del valico Appennino tra Firenze e Bologna, e già molte comitive d'ingegneri andarono a visitarli, restando ammirati della loro bella esecuzione ed accurata manutenzione.

Tali impianti, che però funzionano in via normale soltanto nelle gallerie di Pracchia e Piteccio, rendono meno disagevole il servizio al personale delle locomotive ed a quello dei treni, diluendo di molto il fumo, tanto fastidioso anche ai viaggiatori, e facilitano il rimorchio dei treni in doppia trazione, la quale sul tratto Pistoia-Pracchia si effettua di regola con una locomotiva in testa ed una alla coda.

Ma non erano solamente questi gli scopi che cogli impianti suddetti si volevano raggiungere, poichè essi costarono circa 400 mila lire, e costano come esercizio quasi 40 mila lire all'anno; essi dovevano servire ad aumentare la potenzialità della linea porrettana, e cioè permettere con vera sicurezza il transito di treni più pesanti ed in maggior numero che pel passato.

Per riconoscere se quest'ultimo scopo era stato raggiunto, si effettuarono il 4 aprile scorso ben sette treni consecutivi tra le 7 e le 10, e cioè a 1/2 ora di distanza l'uno dall'altro, tra Pistoia e Pracchia. Questi treni erano composti ciascuno di 20 veicoli, pesavano dalle 240 alle 244 tonnellate, erano rimorchiati tanto in testa che in coda da una locomotiva a quattro assi accoppiati, e scortati da alcuni funzionari della R. A. e del R. Ispettorato, nonchè da alcuni ufficiali di Stato Maggiore.

I ventilatori delle gallerie di Pracchia, Signorino e Piteccio furono fatti funzionare senza interruzione nel detto intervallo di tempo, aumentandone di poco il numero consueto di giri al minuto primo; in altre gallerie furono installati provvisoriamente degli anemometri, igrometri e termometri; così pure in tre locomotive di rinforzo in coda furono montati dei termometri scriventi per avere dei dati certi sulle condizioni di aereazione, umidità e temperatura durante il passaggio dei treni sotto le gallerie medesime.

Il viaggio da Pistoia a Pracchia fu per tutti i sette treni regolarissimo, la velocità tenuta fu quasi costantemente di

20 chilometri all'ora, le numerose gallerie, ventilate o non ventilate, furono trovate sgombere di fumo, ed il personale delle due locomotive e quello di scorta ai freni non ebbero a soffrire minimamente, talchè l'esperimento può dirsi perfettamente riuscito.

Tenuto conto dei probabili ritardi dovuti agli incroci, trattandosi di linea a semplice binario e del tempo occorrente alla manutenzione per la visita e riparazioni al binario, può ora accertarsi che con l'applicazione del ventilatore Saccardo alle tre gallerie suddette la linea porrettana permette sicuramente in 24 ore, nel senso della maggiore salita, il transito di 40 treni, ognuno del peso di circa 250 tonnellate, e quindi, in complesso, il transito di 10,000 tonnellate al giorno, pari a circa 800 veicoli carichi.

Altri esperimenti del genere di questo erano stati eseguiti senza inconvenienti nel 1885 e nel 1894, ma con pesi alquanto minori, e quindi può concludersi che la ventilazione artificiale ha non solo migliorate le condizioni normali dell'esercizio, ma ha pure aumentata la potenzialità del difficile valico Appennino tra Firenze e Bologna.

(*Rivista Tecnica Emiliana*).

LA TRAZIONE ELETTRICA
SULLE FERROVIE SVEDESI

La Svezia, come l'Italia, possiede poche miniere di carbone, mentre è ricchissima in forze idrauliche e banchi di lignite. E' quindi naturale che anche là si pensi alla sostituzione della trazione elettrica a quella a vapore. Una difficoltà grave per tale sostituzione si ha però nella poca densità della popolazione e nello scarso traffico merci. Tuttavia l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha incaricato l'ingegnere Dahlander di studiare la questione, ed ecco in brevi parole il risultato di tali studi:

Il sistema a corrente continua e quello a correnti polifasiche sono esclusi come, nel caso speciale, troppo costosi, e si preferisce invece l'alimentazione diretta dello elettro-motore del treno mediante corrente alternante ad alta tensione, secondo il sistema Oerlikon, o quelli più recenti di Arnould e di Westinghouse.

L'autore è tuttavia d'avviso che nessuno dei sistemi finora applicati, o in corso d'applicazione, potrà integralmente convenire alle ferrovie svedesi, ma che i progressi, che rapidamente si vennero realizzando in questi ultimi anni, fanno sperare in una prossima soddisfacente soluzione. Le condizioni, che all'uopo egli ritiene necessarie, sono:

1) Impiego di un solo filo di contatto, con ritorno per le rotaie;
2) Adozione di alta tensione nel filo conduttore;
3) Possibilità di regolare la velocità senza notevoli perdite di energia;
4) Massima semplicità negli apparecchi meccanici della locomotiva, onde evitare il trasporto di peso morto e ridurre la spesa di manutenzione;
5) Disposizioni speciali nella locomotiva, che le permettano di percorrere brevi distanze senza corrente;
6) Possibilità di utilizzare razionalmente l'energia proveniente dalle discese;
7) Possibilità di ammettere forti cadute di potenziale nei conduttori e una sufficiente coppia di rotazione nei motori;
8) Possibilità di compensare entro certi limiti le variazioni di carico nella stazione generatrice, sia con l'adozione di orari convenienti e di locomotive a consumo costante, sia con disposizioni che servano ad accumulare la energia nelle dette stazioni e sia finalmente con la creazione di industrie sussidiarie, quali le elettro-chimiche, che possano utilizzare correnti di intensità variabili, fornite dalle stesse stazioni.

Nell'ipotesi che la trazione elettrica possa essere estesa a tutta la Rete Svedese, che comprende 4332 chilometri di linee quasi tutte a semplice binario, e che si abbiano 22 stazioni generatrici, di cui 17 alimentate da cadute di acqua, l'A. calcola il prezzo medio di L. 51.80 a cavallo per le officine idrauliche e di L. 100.80 per quelle a vapore; quest'ultimo prezzo potrebbe però essere ridotto, se invece di macchine a vapore si supponesse di usare delle macchine a gas. La corrente sarebbe prodotta a 40,000 volt e 25 ampère, e sarebbe abbassata a 7500 volt nella linea diretta di distribuzione. Le officine di produzione dovrebbero essere fra loro collegate, onde diminuire le variazioni di carico. Le locomotive elettriche, sia merci che viaggiatori, dovrebbero avere la forza di 700 cavalli, pesare 60 tonnellate e costare L. 140,000 l'una. Per le migliori condizioni di lavoro di tali locomotive, rispetto le ordinarie a vapore, l'A. suppone ne possano bastare per tutta la Rete sole 250, in confronto delle 633 attualmente in esercizio. Valutando quindi gli impianti fissi lungo le linee a L. 13,500 a chilometro, cioè a circa 70 milioni per tutti i 4332 chilometri, e a circa sei milioni la spesa per le stazioni generatrici (80 mila cavalli-idraulici a L. 52 e 22 mila cavalli-vapore a L. 100 l'uno), stabilisce in L. 12,180,000 la spesa annua necessaria alla trazione elettrica per tutta la Rete, mentre valuta in sole L. 10,080,000 quella attuale per la trazione a vapore.

La trazione elettrica costerebbe quindi due milioni annui di più della trazione a vapore. Tenendo conto però del fatto che il prezzo dei carboni tende a salire, ritiene che le cifre anzidette possano subire in pratica notevoli modificazioni e anche portare a risparmi nella trazione elettrica di fronte a quella a vapore, oltre il vantaggio di rendere il Paese indipendente dall'importazione estera dei carboni.

L'Amministrazione delle Ferrovie Svedesi sta quindi per accingersi a larghi esperimenti di trazione elettrica e specialmente a studi più dettagliati e sicuri, sia sui sistemi attualmente in uso e in esperimento, sia sulle condizioni future dell'esercizio elettrico nelle varie linee ferroviarie.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE ED INDUSTRIALI

Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.

Signori Azionisti,

Le modifiche statutarie da voi approvate nell'assemblea straordinaria del 29 marzo 1902 ed essenzialmente intese a ridurre l'assegno fisso e la quota di partecipazione del Consiglio d'Amministrazione, per stabilire invece una larga partecipazione a favore del personale, riscossero il plauso generale e vennero, come di legge, approvate dal Tribunale con Decreto 16 maggio 1902 e dal Governo con Decreto 13 febbraio anno corrente.

Anche le recenti deliberazioni da voi prese nell'assemblea straordinaria del 15 dicembre 1902, con le quali, in esecuzione ed esaurimento dell'art. 52 dello statuto, avete in modo definitivo provvisto all'ammortamento delle azioni entro il periodo della concessione, procedendo intanto ad un immediato speciale rimborso di 8000 azioni, vennero approvate dal Tribunale con Decreto 19 gennaio 1903, come da avviso pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 9 febbraio.

Dopo ciò, passando alla disamina del bilancio che presentiamo alla vostra approvazione, siamo anzitutto lieti constatare che il medesimo consente già per l'esercizio 1902, che il nostro personale possa fruire dell'interessenza del 40 per cento, a di lui favore deliberata nell'assemblea del 29 marzo 1902, permettendo assegnargli a tale titolo la somma di L. 15,048.72.

Dal risultato dell'esercizio 1902, è lecito arguire che

questa interessenza potrà gradatamente aumentare; molto più quando il personale, fatto convinto della sua effettività, anche più efficacemente ci coadiuverà in un esercizio economico quale si addice alle nostre linee secondarie, e sovratutto poi quando possano avere completa attuazione le semplificazioni d'esercizio concordate con il Governo.

Voi rammentate infatti come il Ministro dei Lavori Pubblici, in occasione dello sciopero del 1901, avesse assunto formale impegno di concedere talune semplificazioni d'esercizio, le quali potevano importare un risparmio di inutili spese, e voi rammentate come tali semplificazioni venissero concretate con nota 17 marzo 1902.

Queste semplificazioni consistevano essenzialmente nelle seguenti:

a) Abolizione della chiusura e sorveglianza dei passi a livello poco frequentati;

b) Soppressione della prima classe nei treni viaggiatori;

c) Trasformazione in semplici fermate delle stazioni nelle quali da oltre un quinquennio non si avesse avuto un reddito annuo complessivo, tra viaggiatori, bagagli e merci, di L. 3000.

Mentre le semplificazioni di cui alle lettere *a* e *b*, ed altre minori, non trovarono ostacolo e stanno compiendosi, rimase invece in sospeso la semplificazione ultima di cui alla lettera *c*, la quale si è pur quella da cui si attendeva il massimo risparmio.

Da tempo, all'estero ed in Italia, si è dovuto riconoscre l'opportunità di trasformare in fermate quelle stazioni che hanno un piccolo traffico e dove rimane, per così dire, fossilizzato un personale del movimento, quale il capo-stazione.

Apposite norme vennero introdotte nelle tre grandi Reti, e ci piace per analogia citare in special modo quelle della Rete Sicula, dove si trovano fermate con un traffico annuo di oltre L. 20,000, senza lagni da parte di alcuno; dacchè il servizio funziona egualmente bene e solo si evita di tenere un capo del movimento in luoghi dove non ha campo di esplicare la sua attività, con inutile dispendio per l'azienda e con pregiudizio dello stesso personale condannato all'inazione.

Nelle nostre linee si volle procedere adagio e cauti, e però il provvedimento venne limitato alle stazioni aventi un traffico non superiore alle L. 3000; ritenete inoltre che talune di queste stazioni erano già considerate come fermate, e che ad ogni modo buona parte di queste non raggiunge nemmeno un incasso annuo di L. 2000, con un movimento giornaliero di *merci* inferiore ad una lira al giorno: Soleminis, ad esempio, rende 0.16; Tinnura 0.21.

Sgraziatamente siffatto provvedimento non venne compreso dalla maggioranza dei paesi interessati; questi, nell'errato presupposto si trattasse di una soppressione, quantomeno parziale, del servizio ferroviario, sollevarono vivi reclami, dei quali si fecero eco i loro rappresentanti politici, che portarono la questione anche in Parlamento, come avrete rilevato dai giornali.

Il Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici, nella seduta della Camera del 7 febbraio scorso, chiarì come stavano effettivamente le cose, assicurando che si trattava di provvedimenti che non pregiudicavano l'esercizio e che meritavano di essere bene accolti, anche perchè il beneficio del provvedimento ridondava in gran parte a vantaggio materiale del personale interessato negli utili.

Noi confidiamo che uno studio più tranquillo ed illuminato della cosa, e sovratutto le autorevoli parole del Governo, varranno a dissipare equivoci e difficoltà, e si potrà quanto prima attuare anche questa semplificazione, quale sarà nostra cura non abbia a pregiudicare comecchessia l'esercizio.

Prima di comunicarvi colle nostre osservazioni i singoli dati *prodotti* e *spese* dell'esercizio, ci è grato dirvi che nello scorso anno, e precisamente nei giorni dal 16 al 23 ottobre, in occasione del Congresso degli Ingegneri a Cagliari, le nostre linee ebbero l'onore di essere visitate dalle LL. EE. il Ministro ed il Sotto-Segretario di Stato ai Lavori Pubblici, nonchè da numerosi congressisti. E voi sentirete certo con vivo piacere che l'impressione riportata dalle LL. EE. e dagli illustri congressisti fu ottima, così per la costruzione delle linee come per il loro esercizio.

Nel 1902 le spese complessive dell'*esercizio*

furono di . . . . L.	1,745,677.64
mentre nel 1901 furono di . . . . . »	1,763,380.60
con una minor spesa di . . . . . . L.	17,702.96
I *prodotti* del 1901 furono di . . . »	826,737.79
e quelli del 1902 ammontarono a . . »	849,189.11
con un maggior introito di . . . . . L.	22,451.32

Sommando la minor spesa incontrata nel 1902 col maggiore introito avutosi, risulta in favore del 1902 un maggior utile di L. 40,154.28.

Il *prodotto* delle linee riferito al chilometro esercito fu

nel 1902 di . . . . L.	1433.89
mentre nel 1902 era stato di . . . . . »	1395.98
con un maggior beneficio chilometrico pel 1902 di L.	37.91

Per contro, le *spese* riferite al chilometro esercito furono

pel 1902 di . . . . L.	2947.64
pel 1901 di . . . . »	2977.53
con una minor spesa chilometrica pel 1902 di L.	29.89

L'aumento del prodotto nel 1902 si è verificato in tutte le categorie di trasporti, ma prevalse in quella pel trasporto viaggiatori, ove diede un maggior introito di L. 16.725.46, cioè il 75 0\|0 circa del maggior introito complessivo.

Se riferiamo il maggior *prodotto*, verificatosi negli introiti, alle diverse linee della nostra Rete, desso si ripartisce nel modo seguente:

Gruppo di Cagliari, diminuzione		— 7,546.21
Gruppo di Macomer, aumento	+ 28,114.61	
Monti-Tempio »	+ 3,304.50	
Sassari-Alghero, diminuzione .		— 1,421.58
	+ 31,419.11	— 8,967.79
	+ 22,451.32	

Anche per le *spese*, riferendole alle linee esercite, abbiamo i seguenti risultati:

Gruppo di Cagliari, diminnzione		— 35,252.75
Gruppo di Macomer, aumento	+ 14,139.79	
Monti-Tempio, aumento . .	+ 149.59	
Sassari-Alghero » . .	+ 3,260.41	
	+ 17,549.79	— 35,252.75
	— 17,702.96	

Quindi si verificò un aumento di spese sulle linee di Macomer, Monti-Tempio e Sassari-Alghero; ma per contro vi fu una forte diminuzione sulle linee di Cagliari, che compensò non solo l'aumento avutosi nelle altre linee, ma lasciò un discreto margine di economia rispetto al 1901.

Analizzando i diversi capitoli di spese, si vede come sulle linee di Cagliari siavi una diminuzione in tutti i capitoli; nel Compartimento di Macomer la diminuzione si nota nel servizio *Manutenzione*, ma invece si ha un forte aumento nelle spese della *Trazione* e *Sorveglianza Materiale*, dovuto, oltre che a maggiori riparazioni che si operano al materiale mobile, anche a lavori tenuti in sospeso e che si poterono eseguire solo dopo che venne messa in esercizio la nuova Officina di Macomer.

Passiamo ora ad esaminare complessivamente i diversi titoli di spese per tutta la Rete.

Le *spese generali*, che nel 1901 furono di L.	250,569.32
aumentarono nel 1902 a . . . . »	251,813.96
con una differenza di . . . . »	1,244.64

In complesso fu un lieve aumento, e qualora non si fossero introdotte altre economie con semplificazioni di organizzazione, l'aumento sarebbe indubbiamente risultato più sensibile a causa del maggior contributo dell'Ammi-

nistrazione per la Cassa di Previdenza, e delle maggiori spese di cura e prevenzione della malaria; ed è per ciò che non possiamo escludere un ulteriore aumento nell'esercizio in corso per gli ulteriori aggravi cui dovremo sottostare per attuare in tutte le case cantoniere e stazioni, site nelle regioni che saranno dichiarate malariche, quei mezzi fissi e mobili preventivi, prescritti dalla Legge 2 novembre 1901, n. 460. Possiamo solo assicurarvi che la vostra Amministrazione sta facendo tutti gli studi acciò questi nuovi oneri si mantengano nei limiti più ristretti, pur soddisfacendo alle imposizioni portate dalla legge.

Il servizio *Movimento* e *Traffico*, che nel 1901
costò . . . . L. 279,066.48
importò nel 1902 una spesa di . . . . » 283,202 —

con un aumento di . . . . L. 4,135.52

Per questo servizio si ebbero i risultati seguenti nelle diverse linee:

Gruppo di Cagliari, diminuzione		— 4,202.10
Gruppo di Macomer, aumento	+ 7,545.43	
Monti-Tempio »	+ 496.27	
Sassari-Alghero »	+ 295.92	
	+ 8,337.62	— 4,202.10
	+ 4,135.52	

Quest'aumento è dovuto in modo speciale alla maggiore spesa di personale impostaci dal R. Decreto 10 giugno 1900 per i turni di servizio, mentre, per contro, non ci fu ancora possibile di attuare tutte le semplificazioni dell'Esercizio concordate col Governo, e dalle quali noi ci ripromettiamo qualche sensibile economia.

Il servizio del *Materiale e Trazione*, che nel 1901
costò . . . . L. 626,869.07
venne invece a costare nel 1902 . . . » 636,963.04

con una maggiore spesa di . . . . . L. 10,093.97

Questa differenza è dovuta in massima parte all'aumento nelle competenze dovute al personale di macchina, in seguito al succitato R. Decreto 10 giugno 1900 pei turni di servizio del personale. Le spese per il combustibile furono nel 1902 inferiori di L. 5400.42 a quelle del 1901, non ostante il maggior percorso di 18,861 chilometri. Ciò è dovuto in parte al minor consumo unitario di carbone, che per ogni chilometro fu di chilogrammi 6.488, mentre nel 1901 fu di chilogrammi 6.618, ed al minor costo del combustibile, che influì solo negli ultimi mesi del 1902, mentre nel 1903 si sentirà certamente in modo più sensibile la benefica influenza dei contratti favorevoli che abbiamo potuto concludere per la corrente annata.

Nonostante siansi costantemente seguite le norme di nulla risparmiare per mantenere il nostro materiale mobile nel migliore stato possibile, pure le spese, sotto questo riguardo, non subirono una notevole variazione da quelle dello scorso anno. Ciò devesi attribuire al fatto che, col riordino interno delle officine, siamo riusciti ad ottenere un minor costo sui nostri lavori. Su ciò porteremo costantemente tutta la nostra attenzione, non volendo disgiungere la buona conservazione del materiale da una razionale economia nell'azienda, che interessa non solo la Società, ma anche il personale che compartecipa ora alle economie.

Il servizio della *Manutenzione e Sorveglianza* delle linee, che aveva importato nel 1901 una spesa
di . . . . L. 606,875.73
costò nel 1902 . . . . » 573,698.64

con una economia di . . . . L. 33,177.09

Questo minore dispendio, malgrado la continua sorveglianza per mantenere la linea in eccellenti condizioni, quali potè ancora recentemente constatare il nostro Consigliere ing. Franzi, recatosi *in loco*, è una nuova prova del buon assetto della nostra Rete.

Il conto *Magazzino* chiudevasi al 31 dicembre 1901
con un saldo di . . . . L. 854,569.82
ed al 31 dicembre 1902 con . . . . . » 845,764.58

con una diminuzione di . . . . . . L. 8,805.24

A proposito di questo conto dobbiamo osservare che, per quanto noi ci studiamo di limitarlo, pure esso deve necessariamente mantenersi elevato, inquantochè il nostro esercizio svolgendosi in un'Isola dove presso il commercio non esistono depositi che tengano tutti i materiali speciali che a noi occorrono, è necessario che di questi materiali noi abbiamo sempre una scorta conveniente, per sopperire ai nostri bisogni anche quando, per un motivo qualsiasi, vi sia qualche ritardo nell'arrivo delle merci a noi spedite.

I risultati favorevoli dell'esercizio ci permettono presentarvi un Bilancio, che, speriamo, avrà la vostra piena approvazione.

Dall'esame del *Conto Profitti e Perdite* voi rileverete come i maggiori utili essenzialmente dipesero dall'aumento prodotti Esercizio e dalle diminuite spese per il medesimo.

Non variarono gran fatto le altre partite, salvo un leggero aumento nell'onere servizio Obbligazioni, dipeso dall'aver collocato nel corso del semestre un certo numero di vostre Obbligazioni alla pari, il che vi spiega il perchè le Obbligazioni in circolazione al 31 dicembre siano in numero superiore a quello al 31 dicembre 1901, non ostante il seguito ammortizzo di n. 258.

Nel *Conto Profitti e Perdite* voi troverete ancora la partita di L. 39,500 per *ammortizzo Azioni*, che ci parve più razionale inserire senz'altro in questo conto, di seguito all'altra *ammortizzo Obbligazioni*, essendo identica la ragione d'essere di questi due ammortizzi.

Prima di presentarvi le nostre proposte sul riparto utili, dobbiamo ancora comunicarvi come, approfittando parzialmente dell'autorizzazione da voi dataci nell'Assemblea del 29 marzo 1902, di procedere all'acquisto anticipato di altre 1000 Azioni, purchè ad un prezzo al disotto della pari, noi abbiamo acquistato altre 527 Azioni, che vennero ad aumentare l'importo dei *due* conti che si contrappongono nel nostro Bilancio: « *Acquisto titoli sociali* » ed « *Azioni ritirate in corso d'ammortamento* ».

Inutile assicurarvi che queste Azioni ritirate vennero tutte annullate ed abbruciate, come da regolari verbali.

Certi d'interpretare i vostri desideri, noi abbiamo ancora acquistato 220 Cartelle di godimento comprese nei due suddetti conti; ed in merito a questo acquisto di 220 Cartelle, del pari state annullate, noi domandiamo la vostra sanatoria.

Nella fiducia che voi approverete tutto quanto sovra, nonchè Bilancio e Conto Profitti e Perdite, noi vi proponiamo il seguente riparto degli utili dell'Esercizio 1902, che deducendo L. 16,972.63, rimanenza utili
Esercizio 1901, ammontano a . . . . L. 697,496.71

Alla Riserva, in ragione del 5 0|0 . . » 34,874.83

Dividendo alle 50,000 Azioni Capitale in circolazione, in ragione del 5 0|0: e così lire 12.50, di cui L. 6.25 già pagate in ottobre e L. 6.25 da pagarsi dopo approvazione da parte dell'Assemblea del Bilancio e del presente riparto . . . . » 625,000 —

Detratto così *Riserva* e *Dividendo* 5 0|0 al Capitale, residuano . . . . » 37,611.88
da ripartire come infra:

Interessenza del 5 0|0 al Consiglio, da imputarsi però nell'assegno fisso a termini dell'articolo 21 dello statuto . . . . » 1,881.09

40 0|0, che a termini dell'art. 62 dello statuto vi chiediamo di autorizzarci ad applicare a favore del personale Esercizio . . . . » 15,048.72

Rimangono . . . . . L. 20,692.07
le quali unite al residuo 1901
di . . . . » 16,972.63

consentono un ulteriore riparto, a titolo di maggior dividendo, di L. 0.50 alle 50,000 Azioni ed alle 6068 Cartelle di godimento, per un complessivo importo di . . . . L. 28,034 —
Residuando così da portare a conto nuovo » 9,630.70

Nell'Assemblea straordinaria del 15 dicembre 1902 voi avete deliberato che spetti all'Assemblea ordinaria, ove lo creda del caso, di autorizzare il Consiglio ad acquistare in tutto od in parte, purchè ad un prezzo al disotto della pari, le Azioni che altrimenti dovranno sorteggiarsi in novembre.

Memori di tale vostra deliberazione, riteniamo dovere nostro interpellarvi se intendete approfittare di tale facoltà, autorizzando il vostro Consiglio ad acquistare le Azioni sorteggiande nell' Esercizio 1903, purchè ad un prezzo al disotto della pari.

Il Consigliere conte Eugenio Rebaudengo, invitato a presentarsi a candidato alla deputazione politica, presentava il 28 febbraio scorso le sue dimissioni da membro del vostro Consiglio d'Amministrazione. Di fronte all'alto e nobile ufficio cui veniva il Collega nostro chiamato, noi abbiamo dovuto accettare tali dimissioni, spiacenti di essere privati della sua opera attiva ed intelligente, quale potrà ora spiegare in più elevate sfere, nell' interesse del Paese. A lui le nostre felicitazioni ed il nostro saluto.

Voi dovrete quindi procedere alla nomina, oltrechè dei due amministratori che scadono d'ufficio, d'un terzo amministratore in sostituzione del conte Eugenio Rebaudengo.

Scadono d'ufficio e sono rieleggibili i signori : cav. Piero Pariani e comm. Eugenio Pollone.

Il nuovo amministratore eletto o quello che riporterà minor numero di voti prenderà il posto del dimissionario conte Rebaudengo, che scadeva entro due anni.

L'Assemblea approvò con voti unanimi, essendosi astenuti gli amministratori, Relazione del Consiglio, bilancio dell'esercizio 1902 e relativo conto profitti e perdite, non che la ripartizione utili proposte dal Consiglio d'Amministrazione; ratificò l'acquisto fatto dal Consiglio stesso nel 1902 di 220 cartelle di godimento, e infine, valendosi della facoltà riservatasi nella precedente assemblea del 15 dicembre 1902, autorizzò il Consiglio d'Amministrazione all'acquisto totale o parziale delle azioni sorteggiande per l'ammortamento nell'esercizio 1902, purchè ad un prezzo al disotto della pari.

Procedette quindi alla nomina ad amministratori dei signori: Pariani cav. Pietro, Pollone comm. Eugenio, Parea Carlo; a sindaci effettivi per il corrente anno dei signori: Ferraris comm. ing. Erminio, Scialoia comm. avv. Enrico, Sacerdote cav. Ezechia; a sindaci supplenti per il corrente anno dei signori: Casana cav. Paolo, Borgnini cav. Camillo.

Deliberò, infine, che la prossima assemblea degli azionisti debba tenersi a Torino.

Società anonima delle Strade ferrate Vigevano-Milano.

Questa Società che ha un capitale interamente versato di lire 7 milioni, ridotto a lire 6,530,500 per ammortamento, tenne l'assemblea generale ordinaria, presenti 81 azionisti portatori di 10,200 azioni circa. Presiedeva l'avv. Barbavara. Venne approvata la relazione del Consiglio di amministrazione, dalla quale rileviamo che il prodotto lordo della linea fu nel 1902 di L. 1,704,672.43 e che l'utile netto ammontò a L. 513,949.73.

La relazione stessa commemora il compianto senatore Negri che faceva parte del Consiglio dall'anno 1872 e dal 1890 ne era presidente, e dà notizie sulle pratiche che si stanno esperendo per il riscatto della linea voluto dal Governo. L'assemblea approvò nelle suesposte risultanze il rendiconto dell'anno 1902 e deliberò di distribuire un dividendo di L. 38 per ogni azione e di assegnare L. 13 per ciascun certificato di godimento anteriore al 1902.

Passatosi alle nomine furono eletti a consiglieri i signori: Barbavara conte avv. Ascanio e Ponzinibio avv. Achille; a sindaci i signori: cav. rag. Giulio Conti, cav. avv. Cesare Carloni e cav. rag. Luigi Venosta. Riunitosi poi il Consiglio dopo l'assemblea procedeva alla formazione dell'ufficio di presidenza, eleggendo a presidente il conte Barbavara, a vice-presidente il comm. Petibon e a segretario il comm. Leonida Spreafico.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(Stato dei lavori al 1° maggio 1903).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° aprile 1903 m.	8931	6330	15,261
Progresso mensile . . . . »	113	162	275
Totale al 1° maggio 1903 . m.	9044	6492	15,536
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	11,729	14,990	26,719
» media giorn. .	410	517	927
In galleria, totale giornate .	29,797	39,361	69,158
» media giorn. .	1,083	1,413	2,496
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	433	565	998
Totale dei cantieri: totale giorn.	41,526	54,351	95,877
» media giorn.	1,493	1,930	3,423

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss schistoso e il gneiss micaceo calcarifero. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di metri 4.04 per giornata di lavoro. La necessità di armare la galleria d'avanzamento sopra una grande lunghezza ha diminuito il progresso della perforazione meccanica. Dall'11 al 13 i lavori furono sospesi per 52 ore per la verifica dell'asse del tunnel. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 41 litri al secondo. Il giorno 11 aprile il manovratore Perpenti Gaetano, di Arcugnano (Vicenza) fu colpito, nel tunnel, da un blocco. Morì il giorno stesso.

Lato Sud. — La galleria di avanzamento ha attraversato il gneiss e micaschisto con strati di gneiss. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di metri 5.58 per giornata di lavoro. I lavori furono sospesi 24 ore a Pasqua. Le acque provenienti dal tunnel comportarono 766 litri al secondo.

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione è convocata l'assemblea generale degli azionisti pel giorno 26 maggio corrente per deliberare circa la ratifica del verbale 28 aprile 1903 concordato col Governo per la denuncia del contratto di esercizio (Vedi avviso a pag. 302).

Il sussidio chilometrico alle ferrovie.

Alla seduta della Camera del 4 corrente l'on. Majorana svolse una interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici sulla necessità di aumentare il sussidio chilometrico alle ferrovie da costruirsi dall'industria privata.

L'on. Balenzano, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose che la legge dei 1000 chilometri, cui si è riferito, fu seppellita dall'altra del 1888. Nondimeno ripetè che ci

sono alcune linee non segnate dalla legge del 1879 che sono di grande importanza e dichiarò che alla costruzione di queste il Governo si propone a tempo opportuno di provvedere con legge speciale.

><

La stazione di Garda.

La conferenza tenuta tra i rappresentanti del Governo, della Società concessionaria e il Comune di Garda per l'ubicazione di questa stazione ha sortito esito negativo e non fu possibile l'accordo, pertanto la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero.

><

Servizio economico sulla Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di attuare anche sulla linea da Rocchetta S. Antonio ad Avellino il servizio economico per il solo trasporto dei viaggiatori, analogamente a quanto fu già praticato sulla linea Sparanise-Gaeta.

Ci consta che la Direzione Generale predetta, avuto riguardo al movimento eccezionalmente esiguo dei viaggiatori che si svolge sulla linea Rocchetta S. Antonio-Avellino (il cui prodotto medio chilometrico nel 1900 fu di sole L. 1438), avrebbe proposto di spingere il ribasso della tariffa al massimo grado consentito dalla legge. La Direzione Generale stessa avrebbe inoltre ritenuto opportuno di proporre che venga adottata una tariffa la quale, per la sua semplicità, riesca facilmente comprensibile anche per quei viaggiatori che hanno punto o poca famigliarità col modo di calcolare il prezzo dei viaggi in ferrovia. Essa sarebbe pertanto d'avviso di attuare, in luogo di una tariffa chilometrica, una tariffa a zone per le due classi 1ª e 3ª, considerando come zona l'intervallo fra una stazione e la sua successiva, qualunque sia la distanza reale. E considerato che l'intervallo stesso risulterebbe in media della lunghezza di km. 5, proporrebbe per tale distanza il prezzo unitario di L. 0.10 per la 3ª classe e di L. 0.20 per la 1ª classe.

Evidentemente, con una tariffa così sensibilmente ridotta, non sarebbe il caso d'istituire anche dei biglietti d'andata e ritorno a prezzi ulteriormente ridotti su quelli di corsa semplice; tuttavia, per semplificazione di servizio e per vantaggio degli stessi passeggeri che compiono viaggi d'andata e ritorno nei limiti ordinari della loro validità, si istituirebbero egualmente biglietti d'andata e ritorno con prezzi doppi dei corrispondenti biglietti di corsa semplice.

I prezzi proposti, i quali comprendono l'imposta complessiva del 4 0[0, verrebbero a presentare, tutto calcolato, un ribasso medio complessivo sulla tariffa ordinaria del 40 0[0 all'incirca.

Ci risulta che l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo non ha esitato a proporre l'esperimento di prezzi così ridotti, perchè solamente con essi ritiene possibile di creare un movimento tra le località interne della linea, dato che ne esista la possibilità, tenuto conto della scarsa popolazione della regione, delle sue non floride condizioni economiche, della distanza grande e del dislivello che separano molte stazioni dall'abitato.

><

Per lo scalo merci di Porta al Prato a Firenze.

Ci informano da Firenze che quel Sindaco ha rimesso, con viva raccomandazione, all'on. Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione del Consiglio comunale, relativa allo scalo merci di Porta al Prato.

Il Consiglio comunale di Firenze: considerato che la conservazione dello scalo merci a Porta al Prato è di grande vantaggio ai commerci ed alle industrie, e risponde ad un interesse generale; considerato altresì che, per non impedire l'ampliamento delle officine ferroviarie, vivamente desiderato, si può fare la ricostruzione dello scalo merci in un'area prossima a quella dove attualmente si trova; ha deliberato: 1° di chiedere nuovamente al Governo che sia conservato lo scalo merci di Porta al Prato e servizio completo delle merci a piccola velocità, ricostruendolo, per rendere libero il terreno necessario ad ampliare le officine; 2° delega la Giunta comunale a stabilire la quota di concorso nella spesa per la conservazione di uno scalo merci a Porta al Prato a servizio completo, dopo che saranno stabilite fra il Governo e l'Amministrazione comunale le modalità per la costruzione dei lavori necessari ed il loro ammontare.

><

L'organico del R. Ispettorato Generale.

Veniamo assicurati che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha completato e concretato in apposito disegno di legge il progetto di riforma dell'organico del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, che sarà presentato al Parlamento, fra breve, e cioè non appena sarà stato esaminato ed approvato dal Ministro del Tesoro. Il detto progetto prevede un organico molto razionale dell'importante Corpo dell'Ispettorato governativo, nel quale troveranno anche parte i numerosi funzionari del Genio civile che attualmente si sono aggregati. Pel personale straordinario si provvede con ruolo separato *chiuso*. Però anche quest'ultima categoria di impiegati, oltre ad apprezzabili benefici, conseguirà quello grandissimo della stabilità. La riforma, a quanto ci viene riferito, potrà avere luogo con un onere insignificante pel bilancio dello Stato, imperocchè alla spesa da essa derivante si farà fronte con economie su vari capitoli del bilancio stesso.

><

La statistica delle tramvie del 1900.

È imminente la pubblicazione della prima relazione statistica sul servizio delle tramvie, alla cui compilazione ha provveduto il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Detta relazione si riferisce all'anno 1900 e sarà seguita da altre per gli anni successivi, come si pratica per quella delle ferrovie.

Del detto documento che riguarda un servizio che ha assunto in Italia un'importanza molto grande, daremo un largo sunto nel *Monitore*.

><

Per gli orari ferroviari invernali.

Le conferenze per fissare gli orari dell'inverno 1903-1904, avranno luogo a Zurigo il 10 e 11 giugno prossimo, sotto la presidenza della Direzione Generale delle Ferrovie federali Svizzere. Il Consiglio federale ha delegato alle conferenze stesse i signori Robert Winkler e Ferdinando Toggenburger.

><

Commissioni esaminatrici.

Con suo decreto del 5 corrente mese il Ministro dei Lavori Pubblici ha provveduto alla nomina delle due Commissioni esaminatrici dei partecipanti ai due concorsi banditi con decreti del 27 febbraio u. s., il primo per otto posti di Ispettore-allievo nel personale tecnico del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, ed il secondo

per quattro posti di volontario nel personale amministrativo del R. Ispettorato medesimo.

La Commissione per gli Ispettori-allievi è composta come segue:

Rota comm. ing. Cesare, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, presidente; Colombo comm. prof. Giuseppe, sen. del Regno, professore di meccanica industriale nel R. Istituto tecnico superiore di Milano, membro; Cavalli cav. Ernesto, professore di meccanica applicata alle macchine nella R. Scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli, membro; De Cornè cav. ing. Raffaele, Ispettore del Genio civile, membro; Grossi cav. ing. Antonio, R. Ispettore-capo reggente delle Strade Ferrate, membro; funzionerà da segretario il R. Sotto-ispettore delle Strade Ferrate, De Sanctis cav. ing. Alfonso.

La Commissione per i Volontari nel personale amministrativo, è composta come segue:

Longhi comm. Vincenzo, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, presidente; Nini comm. dott. Giuseppe, referendario alla Corte dei Conti, membro; Forza comm. Giovanni, Direttore-capo di ragioneria nel Ministero del Tesoro, membro; Zegretti comm. Raffaele, Direttore-capo di ragioneria nel Ministero di Grazia e Giustizia, membro; Carazzi cav. avv. Silvio, R. Ispettore delle Strade Ferrate, membro; fungerà da segretario il R. Ispettore-allievo delle Strade Ferrate, Castellani avv. Mario.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Mediterranea, in vista dell'apprezzabile movimento di viaggiatori esistente attualmente fra la stazione di Scorceto e quelle di Aulla, Filattiera, Pontremoli, Spezia e Villafranca Bagnone (nella linea Parma-Spezia) ha disposto che fra la prima e le altre delle suindicate località siano istituiti biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale, a partire dal 1° giugno p. v.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare di materiale rotabile provvisoriamente aggiudicate*).

Il 27 aprile scorso, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbero luogo le gare nazionali per la fornitura dei seguenti materiali:

6 locomotive a 8 ruote accoppiate e il loro tender. Concorsero 5 Ditte, e questa fornitura fu provvisoriamente aggiudicata alla Società Industriale Napoletana Hawthorn, Guppy e C., di Napoli, al prezzo di L. 82,131 per ciascuna locomotiva;

5 carrozze di prima classe a due assi, a quattro compartimenti viaggiatori e due ritirate, serie C Are. Presentarono offerta 4 Ditte, ma siccome le offerte stesse risultarono superiori al massimo stabilito dalla scheda, questa gara fu dichiarata deserta;

35 carrozze di seconda classe a due assi, a quattro compartimenti per viaggiatori e due ritirate, con freno continuo Westinghouse, di cui 25 serie F C Bre in due lotti, uno da 12 e l'altro da 13 carrozze, e 10 senza freno, serie C Bre, in un sol lotto. Concorsero 4 Ditte, e tutti e tre i lotti rimasero provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Officine Meccaniche di Milano, al prezzo di L. 22,995 ciascuna carrozza per i primi due lotti, e L. 21,445 per quelle dell'altro lotto;

38 carri a bagagli a due assi con freno ordinario a vite, con freno Westinghouse, serie D F C, in due lotti di 19 carri ciascuno. Delle 6 Ditte ammesse alla gara, 5 presentarono offerta, e i due lotti rimasero provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Officine Meccaniche di Milano, al prezzo di L. 9795 per ciascun bagagliaio;

6 carri coperti a due assi per il trasporto di equipaggi, serie F C Hc. Delle 6 Ditte invitate alla gara, 4 fecero offerta, e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, al prezzo di L. 6900 ciascun carro;

6 carri coperti a due assi per il trasporto di cavalli, serie C F C. Delle 5 Ditte ammesse alla gara, 4 presentarono offerta, e la gara andò deserta perchè le offerte presentate risultarono superiori al massimo stabilito dalla scheda segreta;

375 carri coperti a due assi per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonnellate, serie H Bd, in 15 lotti da 25 carri ciascuno. Delle 10 Ditte invitate alla gara, 6 presentarono offerte e rimasero aggiudicatarie provvisorie:

di quattro lotti la Ditta Officina già Fratelli Diatto, di Torino, al prezzo di L. 6180 ciascun carro;

di sei lotti la Ditta Società Italiana E. Breda, di Milano, al prezzo di L. 6190 per ciascun carro;

di cinque lotti la Ditta Società Nazionale Officine di Savigliano, al prezzo di L. 6195 per ogni carro;

250 carri scoperti a due assi, di cui 225 da 17 tonnellate, serie L P, in 9 lotti, e 25 da 18 tonnellate, serie L. Concorsero 6 delle 17 Ditte invitate alla gara, e furono provvisoriamente aggiudicati:

alla Ditta Ing. Romano Righi e C., di Reggio Emilia, un lotto di 25 carri, serie L F, al prezzo di L. 4745 ciascuno;

alla Ditta U. Cattori e C., di Castellammare di Stabia, il lotto di 25 carri, serie L, al prezzo di L. 4175 caduno;

per gli altri otto lotti le gare furono dichiarate deserte, perchè le offerte risultarono superiori al massimo stabilito dalle schede segrete;

25 carri scoperti a due assi, a sponde basse, della portata di 18 tonnellate, serie N Btf. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 6 presentarono offerte, e la fornitura fu provvisoriamente aggiudicata alla Ditta A. Magliola e Figli, di Biella, per il prezzo di L. 4595 per ogni carro;

125 carri scoperti a due assi, a sponde basse, della portata di 18 tonnellate, serie Ntf, in 5 lotti. Delle 11 Ditte invitate alla gara, 6 presentarono offerta, e rimasero provvisoriamente aggiudicati:

due lotti alla Ditta A. Magliola e Figli, di Biella, al prezzo di L. 3693 per ogni carro;

e tre lotti alla Società Officine Meccaniche di Milano, al prezzo di L. 3895 per ogni carro.

— Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara internazionale per la fornitura di 75 carri coperti a due assi con scartamento di m. 4.50 per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonn., con freno a mano, muniti del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, ad azione rapida, automatico e moderabile, e della condotta pel riscaldamento a vapore, serie HB-FCd, in tre lotti. Furono invitate 54 Ditte, di cui 9 nazionali e 45 estere. Presentarono offerte 6 Ditte nazionali e 17 estere, e i tre lotti furono provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Société Anonyme Compagnie Centrale de Construction di Haine Saint-Pierre, al prezzo di L. 5939 per ogni carro.

— Il 2 corr., presso la stessa Direzione Generale, ha avuto luogo la gara nazionale per la fornitura di 225 carri coperti per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 15 tonn., serie HB-FCd, in 9 lotti, e furono provvisoriamente aggiudicati:

25 carri alla Ditta Attilio Bagnara di Sestri Ponente, al prezzo di L. 6890;

150 carri alla Ditta Officine meccaniche di Milano, di cui 25 al prezzo di L. 7060, 25 a L. 7065, 25 a L. 7070, 25 a L· 7075, 25 a L. 7080 e 25 a L. 7085;

50 carri alla Ditta Officine già Fratelli Diatto di Torino, al prezzo di L. 7079 per ogni carro.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara di deviatoi provvisoriamente deliberata*).

Il 5 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ebbe luogo la gara per la fornitura di 110 deviatoi di tipo diverso, in due lotti. Un lotto fu aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Luigi Rizzi di Modena, per il prezzo complessivo di L. 43,000, e l'altro lotto fu aggiudicato alla Ditta Società Alti Forni e Fonderie di Terni, al prezzo complessivo di L. 46,115.

(*Contratti presentati all'approvazione*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le sottonominate Ditte per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Tommaso Iarlori, per la costruzione di un fabbricato di servizio nella fermata di Cava Lebbia;

Ditta Giovanni Neri per la costruzione di una briglia a valle del ponticello, al km. 39.216 della linea Roma-Orte;

Ditta Marino Zancan per il risanamento della massicciata fra i km. 20.435 e 32.250 della linea Padova-Pontelagoscuro;

Ditta Giovanni Biancalana per il consolidamento del ponticello, al km. 52.679, della linea Foligno-Terontola.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Modificazioni da apportarsi alle stadere a ponte delle stazioni di Ortona a mare, S. Vito Lanciano e Casalbordino per L. 2031.75.

Impianto di una comunicazione telefonica tra il fabbricato viaggiatori della stazione di Treviso ed il passaggio a livello detto di S. Antonino, e di un segnale a disco, all'estremità Udine, della tettoia viaggiatori della stazione stessa, per L. 1410.

Impianto di due arginelli elettrici nello scalo merci della stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 7972.95 a carico della Società Adriatica, e L. 12,327.05 a carico della Mediterranea.

Rete Mediterranea:

Trasformazione in doppio dello scambio semplice 9-10 al quadrivio della Coscia, sulla linea da Sampierdarena al porto di Genova, per L. 1620.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Ampliamento dello scalo merci a piccola velocità della stazione di Legnano, per L. 31,600, oltre i materiali metallici d'armamento.

Impianto di un nuovo serbatoio per la rifornitura delle locomotive della stazione di Novara, per L. 3870.

Prolungamento sopra corrente della scogliera esistente a sponda destra del Volturno, al km. 10.125-10.177 della della linea Caianello-Isernia, per L. 15,000.

Costruzione della fossa per la riparazione delle vetture a carrello nelle officine di Torino, per L. 3130.

Rinforzo dell'armamento fra le stazioni di Bellinzago e di Oleggio, per L. 4070, oltre il materiale d'armamento.

Ampliamento dello scalo merci a piccola velocità nella stazione di Pavia (primo gruppo dei lavori), per L. 37,270.

Lavori necessari per assicurare la continuità dell'esercizio minacciata dalle piene del torrente Savolano fra i km. 298 e 300 della linea Roma-Pisa, per L. 23,300.

Rete Adriatica:

Consolidamento del muro di sostegno con sovrapposto muro a vela, al km. 88.700 della linea Firenze-Faenza, per L. 600.

Impianto nella stazione di S. Elena della stadera a ponte a rotaia continua a tavolato di metri 5.50, per L. 5800.

Ampliamento della casa cantoniera al km. 26.064 della linea Colico-Chiavenna invece di costruire una nuova casa cantoniera al km. 25.632, per L. 9000.

Consolidamento della ripa franosa a monte della ferrovia fra la galleria Riccio e Ferruccio, cioè fra i km. 368 e 369 della linea Bologna-Otranto, per L. 137,000, di cui L. 85,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento e sistemazione dei binari nella stazione di Palagianello, sulla linea Bari-Taranto, per L. 20,500, di cui L. 11,200 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di due marciapiedi sul piazzale esterno della stazione di Pordenone, per L. 2250.

Impianto di un grande orologio sotto la tettoia della stazione di Venezia, per L. 1450.

Spostamento del piano caricatore ed impianto di un binario tronco nella stazione di Valone, sulla linea Roma-Sulmona, per L. 6512.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Borgo Panigale, per L. 18,200, delle quali L. 12,500 per i lavori da appaltarsi.

Adattamento di un nuovo modello d'armamento Vignole con rotaie da 48 kg. per metro lineare sul tronco Pistoia-Bagni della Porretta, per L. 96,400.

Applicazione del controllo elettrico al segnale a disco verso Foggia al raddoppio di Candela, per L. 925.

Costruzione del secondo marciapiedi nella stazione di Cittaducale, per L. 850.

Ricostruzione di parte della pensilina della stazione di Aquila, per L. 3000.

Consolidamento dei muri d'ala della fronte della galleria Cristina, al km. 69.681 della linea Foggia-Napoli, per L. 3500.

Abbattimento di massi pericolanti, fra i km. 237.200 e 237.700 della linea Orte-Falconara, per L. 1000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Abbiamo accennato in un precedente numero del *Monitore* alle domande di alcune Camere di Commercio relative al ripristino degli assegni pei trasporti da effettuarsi in base alla nuova tariffa speciale n. 41, grande velocità, e ad agevolezze che dal commercio e dai privati si vorrebbero nei riguardi della tariffa medesima.

A questo proposito abbiamo voluto assumere informazioni a fonte competente per venire in chiaro se effettivamente le domande suaccennate avessero un serio fondamento. Ora ci si è fatto osservare che le dette nuove tariffe presentano, in ispecial modo per le lunghe percorrenze, notevoli vantaggi in confronto delle precedenti, ed è quindi naturale che vi sia pure qualche restrizione per determinate condizioni, come è appunto l'esclusione degli

assegni e delle spese anticipate pei trasporti che si effettuano in base alla tariffa speciale n. 11.

Del resto, il commercio ha libera la scelta fra le tariffe 1 e 11, e qualora, per condizioni speciali, venga a trovarsi nella necessità di gravare d'assegno i trasporti, può valersi della speciale n. 1, i cui prezzi sono pure molto ridotti e non presentano sensibili differenze in confronto della tariffa speciale n. 11.

Ci si è soggiunto essere vero che allorquando erano in corso trattative per stabilire la nuova tariffa speciale n. 11, si riteneva di poter risolvere la questione degli assegui in senso favorevole; ma poi, tenendo conto degli inconvenienti che si sono riscontrati con l'ammissione degli assegni stessi sui trasporti eseguiti in base alla cessata tariffa speciale n. 1, si è arrivati alla conclusione che non sarebbe possibile di annuire alla domanda in questione, nè a qualunque altra che avesse per iscopo di modificare le condizioni delle tariffe di cui trattasi, le quali, giusta quanto ci viene assicurato, segnano per le ferrovie le maggiori agevolezze che a loro è consentito di accordare.

— Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto che la validità della tariffa locale n. 231, piccola velocità, pei trasporti di nitrato di soda e di solfato di soda greggia, la quale scadrebbe col giorno 30 giugno p. v., venga prorogata fino a nuovo avviso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Direttissima Bologna-Firenze. — Al senatore Colombo, presidente della Commissione per la direttissima Bologna-Firenze, fu comunicato che il Ministero ha prorogato di sei mesi il tempo concesso alla Commissione per presentare la relazione sui suoi studi per questa ferrovia.

A far parte della Commissione stessa, in luogo dell'Ispettore superiore delle Strade Ferrate, comm. Calori, fu chiamato il comm. Sanguini, capo divisione del commercio all'Ispettorato.

Ferrovia Vercelli-Biella-Gattinara. — Il 3 corrente vi fu a Vercelli una riunione por la ferrovia Vercelli-Biella-Gattinara.

La riunione numerosa, composta di rappresentanti dei Comuni interessati, ha votato il seguente ordine del giorno:

« Ritenuto che le due linee Biella-Gattinara e Gattinara-Vercelli si completano a vicenda, e debbono considerarsi come due tronchi di una ferrovia per vari rispetti di comune interesse;

« Ritenuto essere anzitutto indispensabile che si provveda senza dilazione allo studio del progetto definitivo dei due tronchi suddetti ed alla spesa occorrente;

« Ritenuto che il Comune di Vercelli ha un accurato progetto definitivo del tronco Vercelli-Gattinara, redatto dal distinto e compianto ingegnere Guallini, il quale progetto vuole però essere riveduto ed aggiornato, e che il Comitato della Biella Gattinara ha il progetto di massima del tronco Biella-Gattinara, allestito dagli egregi ingegneri Lanino e Manfredini;

« Hanno concordemente deliberato, allo scopo urgente che siano tosto fatti gli studi per il progetto definitivo della linea Biella-Gattinara-Vercelli, di proporre:

« 1° Che il Comune di Vercelli faccia a proprie spese aggiornare il progetto Guallini del tronco Vercelli-Gattinara;

« 2° Che i Comuni di Vercelli, Masserano e Gattinara assumano le spese del progetto definitivo del tronco Biella-Gattinara nella proporzione: Vercelli di cinque, Masserano di quattro e Gattinara di tre dodicesimi; e confidano che il Comune di Biella vorrà accollarsi lo studio del progetto definitivo del tratto più prossimo a Biella ».

Ferrovia Arona-Domodossola. — Il 1° maggio venne felicemente compiuta la perforazione della galleria detta di Montorfano, lunga metri 360, situata sulla sponda del lago di Mergozzo-Zondotoce.

Ferrovia Castellamare-Sorrento. — La Società Anonima dei trams sorrentini si è costituita con due milioni circa di capitale, di cui 3|10 sono stati già versati.

L'atto costitutivo e lo statuto sociale trovansi ora per la debita omologazione presso il Tribunale di Napoli, e verso la fine di maggio si potrà dare inizio ai lavori, che saranno completati in meno di 10 mesi.

Il capitale occorrente per l'importante linea è stato interamente coperto dai migliori industriali del Napoletano, e la nuova Società ha acquistato dalla Società francese la concessione della tramvia elettrica Castellamare Sorrento, di cui il progetto è dell'ing. Carlo Ciappa.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — I lavori di costruzione della ferrovia Ferrara-Copparo procedono alacremente, per opera principalissima del rappresentante della Società Veneta, assuntrice della linea, e l'inaugurazione è fissata per il giorno 30 agosto p. v.

Ferrovia Adriatico-Fermo Amandola. — Il 4 corr. il Presidente della Deputazione di Ascoli Piceno ha stipulato un compromesso con una importante Società per eseguimento di lavori in base alla ottenuta concessione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici del massimo sussidio chilometrico in L. 6000 per anni 70 per la costruzione e l'esercizio della Adriatico-Fermo Amandola.

La Società assuntrice ha già fatto il deposito cauzionale di L. 100,000. La linea sarà costruita in tre anni, senza concorsi della Provincia e dei Comuni, col detto sussidio chilometrico di L. 6000 concesso dallo Stato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903.* — Nella decade 21-30 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,834,658.32, con un aumento di L. 370,220.42 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903 si ragguaglia a L. 134,307,052.84, presentando un aumento di L. 5,890,379.32 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 aprile 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 339,647, e presentano una diminuzione di L. 11,511 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 aprile 1903 ammontano a L. 10,361,615, con un aumento di L. 218,202 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Sacile-Vittorio-Cornuda. — Il Comitato per quest'importante linea tramviaria si occupa con alacrità degli studi e delle pratiche relative al progetto. Il Comitato stesso si è messo in relazione già da tempo con quello della linea Astico-Piave e con quello presieduto dal conte Felissent per una vasta rete di tramvie elettriche provinciali e interprovinciali.

Un ingegnere di Vittorio è poi incaricato del progetto sommario Sacile-Vittorio-Cornuda, insieme al conte ingegnere Ezio Bellavitis di Sacile.

Notizie Ferroviarie Estere

Strade Ferrate federali Svizzere. — Il conto dell'esercizio delle Strade Ferrate federali per il 1902 chiude con un introito di franchi 70,910,000 ed un'uscita di fr. 43,240,000. L'utile dell'esercizio è quindi di franchi 27,670,000.

Aggiungendovi il prodotto dei capitali di dotazione di fr. 4,280,000, i supplementi dei fondi di rinnovazione, i saldi attivi dei precedenti anni, il prodotto degli affari secondari, il beneficio totale dell'esercizio 1902 è di franchi 37,820,000.

Su questa somma, fr. 25,170,000 serviranno a pagare l'interesse del prestito consolidato; fr. 4,790,000 saranno versati ai fondi di riserva; fr. 2,300,000 impiegati all'ammortizzazione; e fr. 960,000 destinati al pagamento degli interessi in corso. Il conto profitti e perdite si chiude con fr. 4,422,420 di utile.

Ferrovie Russe. — I giornali russi annunciano che il tracciato della ferrovia d'Astrakan è definitivamente approvato. La linea avrà 552 verste e partirà d'Astrakan per congiungersi alla stazione di Krasny-Kout, della diramazione d'Alexandrow-Gaisk, e con altre diramazioni a Saratow.

Ferrovia di Bagdad.. — A complemento e conferma della notizia pubblicata nel *Monitore*, n. 17, telegrammi da Berlino dicono che per ora i finanzieri tedeschi hanno abbandonato il progetto della ferrovia di Bagdad, perchè in seguito al ritiro dei finanzieri inglesi, anche altri finanzieri austriaci e svizzeri non hanno voluto più fare parte della combinazione. I finanzieri tedeschi da soli non hanno fondi sufficienti per la costruzione della ferrovia. I lavori, a termine della concessione, avrebbero dovuto cominciare entro 15 giorni, sicchè per ora il progetto va in fumo.

Ferrovie del Messico. — Il console inglese al Messico, Jerome, in un rapporto al suo Governo sul commercio del Messico, nell'anno 1902, mette in rilievo lo sviluppo che in detto anno ha assunto la rete ferroviaria della repubblica americana.

Le notizie riferite in questo rapporto riesciranno gradite, specialmente ai nostri impresari di lavori, per le linee in costruzione od in progetto.

L'anno scorso tutte le grandi Compagnie messicane, la Nazionale, la Centrale, la Coahuila and Pacific, la Kansas City, la Vera Cruz e Pacifico, la Ferrovia Nazionale di Tehuantepec, ed un certo numero di Compagnie minori hanno costruito nuove linee o prolungate altre già esistenti, cosicchè la lunghezza totale della rete ferroviaria messicana ha raggiunto verso la fine dell'anno 10,825 miglia, di cui 9425 sono di ferrovie « federali ».

La trasformazione della ferrovia Nazionale del Messico, da linea a scartamento ridotto in linea a scartamento normale, è stata compiuta dalla città di frontiera Laredo sino a Salsillo, per una distanza di 234 miglia, e sul ramo di esso tronco principale che va da Mexico a El Salto, per una lunghezza di 62 miglia. La Compagnia sta poi costruendo una nuova linea da El Salto a Celaya, ed i lavori sono portati innanzi così rapidamente che essa linea sarà terminata nel prossimo maggio. Nella nuova linea a scartamento normale saranno evitate tutte le curve brusche ed i pendii ripidi. Essa attraverserà due tunnel, attualmente in costruzione, uno presso San Miguel e l'altro non lungi da Queretaro. Il costo del lavoro d'ampliamento dello scartamento dalla frontiera sino alla città di Mexico è valutato a circa 50,000,000 di lire.

Attualmente la Compagnia della ferrovia Nazionale esercita 1340 miglia, che includono il suo tronco principale da Messico a Laredo; una linea maestra tra la capitale ed Acambaro, città che era rimasta perduta nella Sierra fintanto che non fu allacciata alla ferrovia; diramazioni da Maratio a Zitacuaro, da Mexico a Huehuetoca, Rincon a San Luis de la Paz, Laredo a Corpus Christi, da Matamoros a San Miguel lungo il Rio Grande, e da Vanegas a La Paz. In aggiunta a queste linee si sono fatti ora i piani per la costruzione d'una linea da Monterey a Matamoros.

La Compagnia Nazionale non è stata la sola attiva nel 1902. La Compagnia della Messicano-Centrale ha compiuto la linea di Pachuca da Sandoval ad Apuco, per una distanza di 61 miglia; un nuovo tronco è ora in costruzione tra Sandoval e Lecheria, di cui 34 miglia sono già compiute; si sta costruendo pure un ramo sino a Pachuca, il quale offrirà alla Compagnia una via diretta da Mexico a quest'importante centro minerario. Furono pure cominciate nel 1902: un'altra breve linea da Tulancingo a Trinidad; una linea tra San Pedro e Paredon per congiungere il tronco principale con Monterey e Tampico, linea di cui 38 delle 149 miglia sono compiute; ed altre linee e diramazioni minori. La Compagnia comprò pure la ferrovia Mexico-Cuernavaca e Pacifico, 181 miglia da Mexico città a Rio Balsas, e si propone di estenderla sino ad Acapulco. Il ramo da Acapulco a Tampico è attivamente portato avanti e sarà terminato alla fine del 1904. Si sta pure esaminando il progetto di una ferrovia tra Gutierrez e Durango, linea che passerà vicino agl'importanti distretti minerari di Sombrerek, Chalchnites e Nombre de Dios. Oltre a queste, la Compagnia intende costruire nell'anno in corso una breve linea nello Stato di Jalisco, da la Barea a Atotonilco, ed un'altra da Ezatlan a Tequila nel medesimo Stato.

La lunghezza totale delle linee esercitate dalla Compagnia della Messicano-Centrale era al 31 dicembre scorso di 3022 miglia. Gli utili lordi di questa Società furono nell'anno scorso di 20 milioni di dollari, in cifra tonda, contro 17 milioni nel 1901.

Altre linee furono poi costruite dalle Compagnie minori, come la Compagnia della Messicano-Orientale, la quale ha costruito già 62 miglia di tracciato, da Virreys a San Nicolas.

Tramvia elettrica sul Monte Bianco. — Intorno a questa tramvia elettrica che deve raggiungere l'altitudine certamente mai raggiunta di 3840 metri si hanno questi particolari interessanti.

Questa linea che è stata completamente studiata dall'ingegnere Duportal sarà la più curiosa linea di montagna del mondo intero per l'arditezza vertiginosa del suo profilo e per l'incomparabile panorama che essa mostrerà ai suoi futuri viaggiatori. Partendo dal Fayet la linea passerà per Saint Gervais, Motiron, il Colle della Voza, il padiglione di Bellevue, il monte Lachat, le Rogues, la Tête-Rousse ed avrà termine alla sommità dell'Aiguille du Gouter, che essa raggiungerà con un tunnel di 2,230 metri, serpeggiante nell'interno e avvicinantesi di tanto in tanto a ciascuna parete per permettere di farvi delle aperture che lo rischiareranno e permetteranno in pari tempo di godere la vista.

Lo sviluppo totale della linea sarà di 18 chilometri 450 metri. Oltre al sopradetto tunnel, che sarà unico nel suo genere, il tracciato comprende un certo numero di altri tunnels di poca importanza e numerosi viadotti metallici.

La linea a cremaliera, sistema Strubb, sarà esercitata elettricamente. Il suo costo totale è valutato a 10 milioni.

I concessionari calcolano sopra un traffico minimo di 278 viaggiatori al giorno a 40 franchi (andata e ritorno).

I prodotti sarebbero così di circa un milione di franchi all'anno. Le spese di esercizio sono valutate, secondo linee analoghe esistenti, al 40 0[0. Il capitale azioni otterrebbe quindi un reddito del 15 0[0 circa.

Con questa tramvia l'ascensione del Monte Bianco, partendo dal Fayet, si potrebbe fare in 13 ore andata e ritorno.

La stazione della Aiguille du Gouter aperta dalla parte orientale sul grande ghiacciaio che discende dal Dôme du Gouter, offrirà uno dei più splendidi panorami alpini.

Notizie Diverse

Concorso fra soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani. — Da uno dei soci di questa Società è pervenuta alla Presidenza la somma di L. 500 da destinare come premio al socio autore di una memoria inedita da pubblicarsi negli *Annali* sociali, possibilmente durante l'anno 1903.

La memoria deve riflettere ed illustrare, nella parte di progetto ed in quella di esecuzione, con larghezza di ele-

menti pratici, un'opera di notevole importanza eseguita di recente, od anche in corso di avanzata esecuzione in Italia o all'estero, relativa a costruzioni idrauliche, stradali, ferroviarie, edilizie.

Le memorie dei concorrenti dovranno pervenire alla Segreteria della Società, o per consegna diretta alla Segreteria, o per mezzo postale con raccomandazione, non più tardi delle ore 12 meridiane del 31 ottobre 1903.

L'esame delle memorie presentate al concorso sarà fatto da apposita Commissione, che verrà nominata dal Consiglio direttivo. La Commissione aggiudicherà il premio alla migliore delle memorie presentate al concorso, e purchè questa ne sia ritenuta meritevole.

Il Porto d'Anversa nel 1902. — Da un Rapporto del Console francese ad Anversa, in cui si tratta del movimento marittimo di quel porto nel 1902, si rileva che il numero delle navi entrate è stato di 5607 con un tonnellaggio di 8,427,779 tonnellate. Nel 1901 erano entrate 5209 navi per 7,510,938 tonnellate. L'Inghilterra ha fornito circa la metà del tonnellaggio totale. L'Italia figura con 14 navi per 69,309 tonnellate.

Commercio italo-americano. — La Camera di Commercio Italiana in New-York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di marzo dell'anno corrente, è ascesa a dollari 3,033,154, contro dollari 3,053,947 nel marzo 1902.

In marzo l'importazione di seta greggia e seterie dall'Italia è stata di dollari 1,425,482, contro dollari 992,471; quella di latticini italiani è ascesa a dollari 69,539, contro dollari 56,961; quella di agrumi italiani a dollari 218,134, contro dollari 282,190; il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 70,148, contro dollari 43,579 nel marzo 1902.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia, durante lo stesso mese di marzo, è stata di dollari 3,349,111, mentre nello stesso mese del 1902 era stata di dollari 2,543,989.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 8 maggio). — Colla Società Anonima Anglo-Italiana per la filatura della canapa di Ferrara, per fornitura di kg. 5000 di corda e di kg. 15,000 di cordicella;

Coll'Agenzia Centrale di Vendita spaghi, di Venezia, per fornitura di kg. 7000 di cordicella;

Colla Ditta Margherita Bosco, di Torino, per fornitura di chilogrammi 15,500 di corda;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi, di Milano, per fornitura di chilogrammi 20,000 di chiodi da ribadire;

Colla Ditta Morino e Sciegata, di Villadossola, per fornitura di kg. 30,000 di chiodi da ribadire;

Colla Ditta Charles Furner e Son, di Milano, per fornitura di kg. 5000 di vernice Japan;

Colla Ditta Rodoz Agostino, di Montjovet, per consolidamento della falda a monte fra i km. 69.709-69.729 della Ivrea-Aosta;

Colla Ditta Sardelli Lucesio, di Poggibonsi, pei lavori di sistemazione del ponte obliquo sul torrente di Val di Seste, al chilometro 176.750 della Chiusi-Empoli;

Colla Ditta De Marco Giovanni, di Reggio Calabria, per sistemazione della frana Alberti, al km. 419 586-419.872 della Taranto-Reggio.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per risanamento massicciata sul tronco Frugarolo-Novi. Importo del lavoro appaltato L. 140,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 16 maggio corrente, ore 11.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Oschiri — Sassari — (18 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruz. dell'acquedotto. Imp. L. 149,873.18. Cauzione provv. L. 8000. Consegna lavori entro un anno. Documenti fino al 15 maggio.

Prefettura di Porto Maurizio (18 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione dei tratti nuovi e sistemazione del tratto già costrutto lungo il tronco della strada provinciale in valle Argentina, tra Molini di Triora e Triora. Importo L. 186,900. Cauzione provv. L. 8000 in tesoreria. Cauzione def. il decimo. Ultimazione lavori 2 anni. Documenti sino al 14 maggio.

Municipio di Civita d'Antino — Aquila — (20 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori della condottura dell'acqua potabile e relativa fontana di Civita d'Antino. Importo L. 11,241.91. Cauzione provvisoria L. 450 e L. 200 per spese. Consegna lavori 6 mesi.

Deputazione Provinciale di Bari (20 maggio, ore 11, secondo incanto). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Bari per Capurso-Noicattaro a Rutigliano, di m. 15,368.10, per 5 anni e per annue L. 11,515.17, di cui L. 10,976.65 per lavori a corpo e L. 538.52 per quelli a misura, oltre il salario a sei cantonieri. Cauzione provv. L. 3000.

Municipio di Milano — Rip. IX — (22 maggio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico lungo la via Arena. Importo L. 410,000. Cauzione provv. L. 5000. Cauzione def. L. 41,000. Consegna lavori il 31 luglio.

R. Prefettura di Mantova (22 maggio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione triennale mediante diserbo e sgombro dei Laghi di Mezzo ed Inferiore di Mantova e del Rio attraversante la città, nonchè per manutenzione dei meccanismi di manovra agli scaricatori del Lago superiore e dei fabbricati ed opere annessevi, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906 per complessive L. 15,990. Cauzione provv. L. 1000 e L. 600 per spese. Documenti e offerte fino al 21 maggio. Consegna lavori 45 giorni.

— (26 maggio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione dei canali di prima categoria Fossa navigabile e Fossetta Mantovana e dei rispettivi manufatti in Comune di Ostiglia, nonchè dei manufatti di prima categoria per la navigazione del Mincio a Governolo, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909. Importo L. 13,560. Cauzione provv. L. 600 e L. 600 per spese. Documenti fino al 18 maggio.

— (30 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di urgente difesa frontale all'argine destro di Oglio fra la Bina di Tezzolio e il ponte ferroviario Cremona Mantova, di m. 233. Imp. L. 16,580. Cauzione provv. L. 1000. e L. 600 per spese. Documenti fino al 22 maggio, ore 16. Consegna lavori 60 giorni.

Direz. Auton. del Genio Milit. per la R. Marina — Spezia — (23 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di spianamento dell'area destinata alla costruzione di un riparto per malattie infettive, posto a sud-ovest dell'Ospedale Militare Marittimo di Spezia, per L. 49,000, provv. aggiudicato col ribasso del 16.50 per cento, e cioè per L. 40,915. Cauzione L. 5000. Consegna lavori 120 giorni.

Deputazione Provinciale di Genova (23 maggio, ore 10, unico). — Appalto di tutte le provviste ed opere occorrenti alla totale costruzione del tronco della strada provinciale n. 9, compreso fra Murialdo, frazione Piano, e Murialdo, frazione Valle, di m. 4149.45, e per la sistemazione di un tratto di strada comunale obbligatoria compreso fra le sezioni 1 e 18, nonchè per la completa manutenzione di tutte le opere stesse fino alla finale collaudazione, per L. 320,000, delle quali L. 292,604.63, ivi comprese L. 19,932.87 per compensi a corpo per lavori diversi, soggette a ribasso d'asta, e L. 27,395.37 non soggette a ribasso d'asta, a titolo di compenso a corpo per le espropriazioni occorrenti per la costruzione della strada ed oneri relativi. Dep. provv. L. 16,000. Cauzione decimo. Consegna lavori dopo 3 anni. Documenti 14 maggio, ore 16.

R. Prefettura di Caltanissetta (24 maggio, ore 10, unico). — Appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale n. 73, compreso fra l'abitato di Piazza Armerina e l'innesto con la nazionale n. 74, per L. 93,494.74. Deposito provv. L. 4200. Documenti 16 maggio.

R. Prefettura di Foggia (9 giugno, ore 10, unico def. inc.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo Canale Ofantino, per la bonifica del lago di Salpi, il nuovo incile di presa, la costruzione di un casello di guardia, di tutte le opere murarie delle opere d'arte, i ponti di legname e gli argini circondari della nuova vasca di colmata, col relativo sfioratore, nonchè per la fornitura, la posa in opera e la manutenzione fino al collaudo delle travate metalliche, delle paratoie e dei relativi apparecchi di manovra necessari nell'esecuzione delle opere d'arte comprese nel detto canale di derivazione, per complessive L. 1,028,000, di cui L. 918,000 pel canale ed opere accessorie, e L. 110,000 per i lavori metallici. Consegna lavori dopo 4 anni. Documenti 30 maggio. Dep. provv. L. 80,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Brescia (19 maggio, ore 10, unico def.). — Appalto della fornitura di ferro, acciaio ed ottone, kg. 100 ferro in filo grosso a L. 0.38; kg. 39,200 fino in verghe a L. 0.38, 1000 profilato a L. 0,42; 300 acciaio fuso in verghe diverse a L. 0.80; 200 fuso in lamiera a L. 1; 1600 dolce in verghe diverse a L. 0.65; 1700 in filo grosso a L. 0.70; 2300 ottone in lamiera sottile a L. 2.10; totale L. 23,014. Deposito L. 2310. Consegna 80 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Napoli (20 maggio, ore 14, def.). — Appalto della fornitura di kg. 5200 di zinco in pani a L. 0.50, L. 2600. Cauzione L. 260. Consegna 30 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (20 maggio, ore 10, def.). — Appalto della fornitura di tonnellate 300 di litantrace grasso per caldaie a L. 43, L. 12,900. Cauzione L. 1290. Consegna 50 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 2	Maggio 9
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 493	493
» » Meridionali	» 708.50	711.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 250	250
» » Sicule.	» 680	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 351.50	354.75
» » Cuneo 3 0[0	» 370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	» 100 30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 504	504
» » Meridionali.	» 345	347
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	317
» » » 2ª emiss. »	319	320
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 347	347
» » » serie *B*. . . .	» 347	347
» » » 1879	» 347	347
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde . . .	» 513	514
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 517	517
» » Tirreno	» 511	511
» » Vittorio Emanuele . .	» 364	365.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 30 Aprile 1903. — 30ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media.	4760	4760	»	1059	1016	+ 43
Viaggiatori	1,795,655.48	1,609,152.22	+ 186,503.26	61,441.39	56,341.51	+ 5,099.88
Bagagli e cani. . . .	123,038.85	111,614.23	+ 11,424.62	1,456.60	1,304.48	+ 152.12
Merci a G.V. e P.V. acc.	350,353.43	348,893.44	+ 1,459.99	9,234.63	9,848.27	— 613.64
Merci a P. V. . . .	2,391,063.28	2,244,419.31	+ 146,643.97	102,414.66	82,864.44	+ 19,550.22
TOTALE .	4,660,111.04	4,314,079.20	+ 346,031.84	174,547.28	150,358.70	+ 24,188.58
Prodotti dal 1° Luglio 1902 al 30 Aprile 1903.						
Viaggiatori	50,100,386.37	46,705,806.81	+ 3,394,579.56	2,176,502.56	1,998,492.55	+ 178,010.01
Bagagli e cani. . . .	2,587,377.42	2,424,438.60	+ 162,938.82	57,652.81	53,263.58	+ 4,389.23
Merci a G.V. e P. V. acc.	11,833,529.63	11,737,679.19	+ 95,850.44	408,532.43	402,936.79	+ 5,595.64
Merci a P. V. . . .	64,738,964.35	62,801,032.11	+ 1,937,932.24	2,404,107.27	2,293,023.89	+ 111,083.38
TOTALE .	129,260,257.77	123,668,956.71	+ 5,591,301.06	5,046,795.07	4,747,716.81	+ 299,078.26
Prodotto per chilometro.						
della decade	979.01	906 32	+ 72.69	163.89	146.26	+ 17.63
riassuntivo	27,155.52	25,980.87	+ 1,174.65	4,765.62	4,672.95	+ 92.67

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *29ª Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	98,166.00	5,155.00	3,021.00	150,069.00	850.00	257,231.00	618.00	416.00
1902	107,678.00	4,287.00	20,518.00	137,068.00	551.00	270,102.00	618.00	437.00
Differenze nel 1903	— 9,512.00	+ 868.00	— 17,497.00	+ 13,001.00	+ 299.00	— 12,841.00	»	— 21.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 APRILE 1903				
1902-903	3,028,441.00	81,032.00	638,715.00	4,119,551.00	44,441.00	7,912,180.00	618.00	12.803.00
1901-902	2,882,254.00	76,099.00	660,515.00	4,147,359.00	40,631.00	7,806,858.00	618.00	12.632.00
Differenze nel 1902-903	+ 146,187.00	+ 4,933.00	— 21,800.00	— 27,808.00	+ 3,810.00	+ 105,322.00	»	+ 171.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	37,878.00	1,368.00	11,325.00	26,198.00	296.00	77,065.00	482.00	160.00
1902	36,926.00	1,224.00	10,711.00	24,448.00	300.00	73,609.00	482.00	153.00
Differenze nel 1903	+ 952.00	+ 144.00	+ 614.00	+ 1,750.00	— 4.00	+ 3,456.00	»	+ 7.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 APRILE 1903.				
1902-903	1,091,257.00	24,238.00	325,527.00	733,832.00	11,114.00	2,185,968.00	482.00	4,535.00
1901-902	1,060,037.00	23,784.00	317,634.00	711,723.00	8,971.00	2,122,149.00	482.00	4,403.00
Differenze nel 1902-903	+ 31,220.00	+ 454.00	+ 7,893.00	+ 22,109.00	+ 2,143.00	+ 63,819.00	»	+ 132.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	3,348.00	438.00	240.00	1,295.00	»	5,321.00	23.00	231.00
1902	3,793.00	380.00	522.00	2,752.00	»	7,447.00	23.00	324.00
Differenze nel 1903	— 445.00	+ 58.00	— 282.00	— 1,457.00	»	— 2,126.00	»	— 93.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 APRILE 1903				
1902-903	135,913.00	5,735.00	33,610.00	88,148.00	61,00	263,467.00	23.00	11,455.00
1901-902	117,440.00	5,798.00	29,318.00	61,789.00	61,00	214,406.00	23.00	9,322.00
Differenze nel 1902-903	+ 18,473.00	— 63.00	+ 4,292.00	+ 26,359.00	»	+ 49,061.00	»	+ 2,133.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 12 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 17 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 29 p.	7 42 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 07 p.		8 21 p.	10 01 p.	8 20 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W. R. (A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 40 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 17 a.			1 — p.	—	10 46 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 22 a.			1 4 p.	—	10 51 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 53 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 55 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.	11 59 a.				6 57 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora B. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 04 p.				12 31 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 06 p.				12 33 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 15 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 22 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 16 Maggio 1903. NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL PROBLEMA FERROVIARIO PIEMONTESE

La Camera di Commercio di Torino, nella sua adunanza del 23 aprile, faceva risorgere la assopita questione delle comunicazioni ferroviarie di Torino col mare, e, su proposta del suo Presidente, approvava il seguente Ordine del giorno:

« Vista l'agitazione sollevatasi intorno al nuovo progetto di una linea Savona-Sassello-Cartosio, con diramazione da Cartosio su Acqui e Torino;

« Considerando che per il tronco Savona-Cartosio è doveroso appoggiare le legittime aspirazioni di Savona, che desidera potersi congiungere contemporaneamente con Torino e con Milano;

« Tenuto conto che il progettato tronco Cartosio-Torino per Costigliole-Villanova d'Asti, usufruendo di vari tratti di linee già esistenti, aumenterebbe il traffico sulla linea Torino-Asti nella tratta Villafranca-Villanova, già attualmente di difficilissima manutenzione, e le cui condizioni, per l'aumentata frequenza dei treni, peggiorerebbero viemmaggiormente con grande danno delle rapide comunicazioni che giustamente si invocano;

« Che invece è interesse grandissimo per Torino l'allacciarsi con altre località prive finora di comunicazioni ferroviarie dirette, e che sono pur centro di importanti commerci e di grandi mercati di approvvigionamento, quali Poirino, Canale ed Alba; come al tempo stesso è vitale interesse per Torino l'ottenere una più diretta comunicazione con Chieri, florido mercato e centro futuro di diramazioni ferroviarie col Monferrato e coll'Astigiano;

« Avuto riguardo che la distanza fra Torino e Savona colla proposta di cui infra non verrebbe sensibilmente aumentata;

« Fa voti che il progetto di cui si tratta venga modificato nel senso che, assicurato il percorso più breve possibile fra Bubbio ed Alba, l'ulteriore tracciato per giungere a Torino si svolga toccando i comuni di Canale, Pralormo, Poirino, Riva presso Chieri e Chieri ».

***

Sarebbe forse cosa utile il fare un largo e accurato esame delle condizioni in cui si trova il Piemonte e la città di Torino, per venirne a dedurre quali possano essere le speranze di progresso e di miglioramento, e quindi quali nuove vie di comunicazione possano essere stabilite. Ma credo che nel momento questo esame non sarebbe opportuno.

Mi limiterò adunque a far notare che questo *Ordine del giorno*, votato dalla Camera di Commercio di Torino, viene fuori troppo tardivo. Sbollito il fascino della novità della proposta fatta dal Comitato di Savona di un nuovo valico dell'Apennino per Sassello e Cartosio con l'obbiettivo di arrivare in Alessandria, oggi omai si riconosce da tutti che questo nuovo valico ha ben poca probabilità di esecuzione; e per conseguenza non vi è più alcuna opportunità nel venire a domandare che la diramazione, ancora meno probabile, da Cartosio a Torino, sia condotta in modo da passare precisamente per Canale, Pralormo, Poirino, Riva di Chieri e Chieri. E ciò per il piacere di fare una grande galleria sotto la collina di Torino, un nuovo ponte sul Po e una nuova stazione.

Io capisco bene che questo voto platonico, che resterà sulla carta come tanti altri voti simili, non fa male a nessuno; ma a che può giovare?

Torino e il Piemonte vedono con mal celata invidia che altre regioni hanno conseguito uno sviluppo industriale e commerciale molto maggiore, e invece di studiarne accuratamente le cause e cercare di mettervi rimedio, si ostinano a darne la colpa alle comunicazioni ferroviarie, e nascono così mille progetti di nuove ferrovie fantastiche, che, secondo le promesse dei progettisti, dovrebbero far sorgere il Piemonte a novella vita. Ma, come i fiori del giardino, questi progetti, dopo aver fatto per alcuni giorni bella mostra dei loro smaglianti colori, scompariscono senza lasciare alcun frutto. E intanto il disagio di Torino e del Piemonte si aggrava di giorno in giorno.

Si è fatta dell'agitazione per le nuove ferrovie di accesso al Sempione, e credo benemeriti coloro che hanno ottenuto che il Piemonte si trovi avvicinato al nuovo valico alpino. Ma hanno avuto grave torto coloro che hanno insinuata la lusinga che con la nuova ferrovia la città di Torino si troverà sulla strada internazionale del Sempione.

Torino si trova collocata dalla natura in modo che è un punto obbligato di passaggio per la ferrovia internazionale del Fréjus, e come nessun'altra città d'Italia può contrastarle questo privilegio, così è vano lo sperare che essa possa essere contemporaneamente punto di passaggio per le ferrovie internazionali del Gottardo e del Sempione. La geografia non si vince con le chiacchere, e nemmeno non si vince con artificiosi tracciati di ferrovie.

La grande strada internazionale del Fréjus ha perduta una parte della sua importanza coll'apertura del Gottardo, e ne perderà ancora altra parte per l'apertura del Sempione; ma questa è cosa fatalmente inevitabile, contro la quale non è possibile di lottare.

Ora i Piemontesi si agitano per la ferrovia Cuneo-Nizza, ed io credo che abbiano ben ragione. Ma, per carità, badiamo a non crearci delle illusioni, che poi si risolvono in amari disinganni.

La ferrovia Cuneo-Ventimiglia, come era stata prevista dalla Legge del 1879, non avrebbe alcuna importanza per il Piemonte. Prendendo invece per obbiettivo Nizza, la ferrovia acquista il carattere internazionale, e aumenta di molto la sua importanza.

Ma dobbiamo notare subito che questa ferrovia, per quanto sia internazionale, non potrà mai dar luogo al passaggio di merci destinate oltre mare. Forse potrà dar luogo ad un notevole movimento di viaggiatori; forse, se le dogane lo acconsentiranno, darà luogo ad un notevole scambio di prodotti locali fra le provincie del Piemonte e uno o due dipartimenti francesi; ma non si può sperare nulla di più.

Auguriamoci che Torino e il Piemonte possano far prevalere i loro interessi, ed auguriamoci che il Governo si decida per la ferrovia da Vievola al confine francese; ma non esageriamo, e non aspettiamoci che da questa ferrovia possa venire la rigenerazione del Piemonte.

Un'altra aspirazione del Piemonte è quella di migliorare le sue comunicazioni col Porto di Savona, e anche per questi miglioramenti si sono fatti molti progetti e molti voti, ed hanno lavorato e lavorano molte Commissioni.

Savona evidentemente è il porto naturale di Torino e dell'alto Piemonte. Da Torino a Savona, con un tracciato sensibilmente diretto, non vi sono che 120 chilometri di distanza, mentre la ferrovia esistente ne conta ben 147, ed essendo stata costruita con notevoli pendenze nei due sensi, risulta di poca potenzialità e di lento percorso.

E' ben naturale che Torino desideri di vedere migliorate le sue comunicazioni con il Porto di Savona. Se si potesse risparmiare una ventina di chilometri nel percorso che si ha oggi, e se la linea Torino-Savona diventasse meno accidentata, si avrebbe, per non parlare di altro, che il carbone a Torino costerebbe una lira di meno per tonnellata, e si avrebbe un servizio più sicuro e più celere.

Ma disgraziatamente le ferrovie nuove con grandi gallerie costano molti denari, e non è possibile di ottenerle quando non vi è una ragione sufficiente che giustifichi la grande spesa.

Quando Torino cessò di essere la capitale del Regno d'Italia, molti timorosi ne prevedevano la completa decadenza, ma gli animosi dissero che Torino poteva vivere e prosperare diventando una città industriale. E il concetto era tanto buono e giusto, che si è veduto che Torino ha continuato a crescere di popolazione e a progredire.

Ma in questa via si è fatto troppo poco, e dopo il primo entusiasmo si è lasciato languire il movimento industriale.

Certamente chi paragona la Torino di oggi con la Torino di 40 anni fa, trova un grande progresso; ma se invece paragona quello che si è fatto a Torino con quello che si è fatto altrove, non si trovano che ragioni di sconforto.

Se si vuole che Torino e il Piemonte evitino la decadenza, bisogna affrontare con grande energia il problema industriale, bisogna che il prodotto delle industrie piemontesi sia duplicato e triplicato, e allora soltanto si avrà il diritto di essere considerati dal Governo, allora soltanto si avrà la ragione sufficiente per domandare che siano migliorate le comunicazioni ferroviarie col mare.

Parliamo senza complimenti e senza veli. Fra le classi colte del Piemonte, fra le classi che dispongono di capitali, le questioni industriali sono guardate con indifferenza e con diffidenza. Se domani sorgesse una iniziativa per divertimenti sportivi o carnovaleschi, il pubblico vi si appassionerebbe e si troverebbero subito i denari, ma se si trattasse dell'impianto di un'industria nuova, o dell'ampliamento di un'industria esistente, mancherebbero perfino quegli incoraggiamenti indiretti, o anche semplicemente morali, che pur costano così poco.

Noi sconosciamo la sola fonte dalla quale può venire il benessere del nostro Paese. Ed io vorrei che i Corpi costituiti, Municipi, Provincie e specialmente le Camere di Commercio, invece di sciupare il loro tempo a far dei voti perchè una futura e molto ipotetica ferrovia passi precisamente per Poirino e Pralormo, pensassero invece molto seriamente che per salvare il Piemonte dalla decadenza *porro unum est nacessarium*, e che questo solo necessario è il perfezionamento e l'aumento della produzione industriale ed agricola.

Tutto il resto verrà da sè come **conseguenza**; ma non illudiamoci con vane chimere, non inganniamo noi stessi e gli altri scambiando gli effetti con le cause, e sperando di ottenere dei favori che non sono dovuti.

Il mio concetto è questo: o Torino saprà diventare un centro industriale in mezzo ad una regione industriale, e sarà così assicurato il suo avvenire economico; o Torino e il Piemonte continueranno a guardare con indifferenza la questione industriale e a pascersi di illusioni, e andranno fatalmente verso la decadenza.

Ing. Luigi Montezemolo.

NUOVO SISTEMA DI ILLUMINAZIONE ELETTRICA

applicato nei treni intercomunicanti dello Stato Prussiano

Sotto la spinta dell'opinione pubblica tutte le compagnie ferroviarie considerano attualmente necessario aumentare l'illuminazione fornita ai viaggiatori, che non accettano più senza mormorare l'antica lampada a petrolio, mentre anche l'illuminazione a gas ordinario o a gas misto ad acetilene, non può essere spinta al di là di un certo limite.

Fra i diversi metodi impiegati per questa illuminazione si presentano come soli concorrenti sia dal lato della comodità nell'esercizio, sia dal lato dell'economia dell'impianto: l'elettricità fornita da batterie di accumulatori, il gas illuminante ordinario e l'acetilene mescolato a gas di carbone e compresso ad una pressione di 7 kg. cm.; l'acetilene puro, per quanto capace di dare un'illuminazione più intensa, viene rigettata dalle compagnie per il timore dei danni che possono derivare per la compressione di questo gas a 10 kg.

Non è il caso di estendersi sui vantaggi dell'illuminazione elettrica, e se finora questo sistema non è stato adottato sopra una scala più vasta si deve senza dubbio a non aver ancora trovato un metodo semplice ed economico per disporre l'impianto sul treno nelle condizioni attuali dell'esercizio.

Il sistema di semplici batterie di accumulatori poste in ogni vagone, batterie che vengono caricate e ricambiate solo in determinate stazioni, dove si ha a disposizione l'energia elettrica, se si presenta seducente per la grande semplicità di manovra e la spesa relativamente piccola dell'impianto, paragonabile se non forse inferiore all'illuminazione a gas, si mostra nel caso pratico insufficiente allo scopo. Senza calcolare che esso non può venire applicato che nelle linee dove si hanno centrali elettriche, presenta gli altri inconvenienti molto gravi, di non permettere un

impianto di una certa potenza e, ciò che più monta, di non dare una sufficiente regolarità di luce.

Si capisce facilmente come per effetto dell'abbassamento di voltaggio della batteria durante la scarica le lampade ad incandescenza, che devono funzionare a potenziale il più possibilmente costante, si trovino in pessime condizioni, cosicchè al principio del viaggio minaccino di bruciare mentre alla fine abbiano poco splendore.

Tutti i vari sistemi finora tentati per eliminare questi inconvenienti, basati principalmente sull'introduzione nel treno di un'unica dinamo sulla locomotiva alimentante tutte le batterie dei vagoni, o di una dinamo per vagone, se risolvono il problema della scarica continua degli accumulatori e di mantenere il potenziale relativamente costante durante il viaggio, non riescono però a mantenerlo tale nelle fermate, in cui la dinamo cessa di agire, mentre pongono in pessime condizioni gli accumulatori durante la carica per la variazione della velocità del treno.

Un sistema che elimina tutti questi inconvenienti e che è stato sperimentato con grande successo sui treni intercomunicanti è quello del D. Büttner, ingegnere in capo delle Società degli accumulatori Tudor di Berlino. Il D. Büttner ha applicato a questo caso ciò che è stato fatto per la lampada Nernst.

E' noto che il cilindretto di materia refrattaria che si trova in questa lampada è deteriorato molto facilmente dagli aumenti irregolari del potenziale. Si è trovato quindi necessario, come nelle lampade ad arco, aggiungere delle resistenze in serie, variabili col variare del potenziale stesso.

Queste son formate di fili di ferro che presentano una resistenza molto debole al momento dell'accensione in cui il cilindretto refrattario freddo è poco conduttore. Ma man mano che la corrente aumenta, aumenta anche la temperatura del ferro, e quindi la sua resistenza. Allorchè il ferro è portato ad una temperatura molto elevata ha la proprietà di aumentare assai fortemente la sua resistenza, anche per piccole variazioni di corrente ed anzi si può arrivare ad una temperatura tale, ben determinata (rosso bianco), in cui la resistenza aumenti molto sensibilmente proporzionalmente alla corrente. E' chiaro che in tal caso qualunque aumento di potenziale, che tenderebbe a produrre un aumento di corrente, fa aumentare di conseguenza la resistenza di ferro aggiunta, che può essere calcolata in modo da mantenere una differenza di potenziale costante agli estremi della lampada. Il ferro però ad una tale temperatura si ossiderebbe e cambierebbe proprietà, qualora fosse lasciato all'aria libera; onde negli ultimi modelli la resistenza in ferro è racchiusa in un piccolo palloncino di vetro ripieno di idrogeno.

Questa disposizione straordinariamente ingegnosa applicata alla lampada Nernst, che forse solo perciò si è resa di uso pratico, è stata dunque applicata dal D. Büttner alle lampade ad incandescenza dei treni alimentate da accumulatori, che variano di potenziale da volt 1,9 a 2,7; si è così potuto ottenere che, anche dentro questi limiti così estesi di variazione, il potenziale ai morsetti della lampada rimanga quasi rigorosamente costante. Questo risultato però non si può ottenere che a patto di una perdita di energia un po' forte; intorno al 30 0|0; ma se si pensa che anche negli altri sistemi di illuminazione elettrica le resistenze passive consumano intorno al 15 0|0 e che l'energia elettrica per la carica degli accumulatori è data dalla locomotiva stessa, si capisce facilmente come questa perdita sia ben poca cosa.

Ogni lampada della carrozza è fornita della sua resistenza autoregolatrice, ed ogni carrozza di una batteria di accumulatori.

La carica degli accumulatori viene eseguita lungo il viaggio da una piccola dinamo da 65-90 volt e 180 amp. situata sulla locomotiva fra il duomo e le valvole di sicurezza; il motore è una turbina a vapore Laval a 20,000 giri per minuto, i quali vengono ridotti a 2000, velocità angolare della dinamo.

La turbina ha una potenza di 20 cav. effettivi e l'insieme turbina-dinamo ha dimensioni tali che non impedisce al macchinista di vedere la strada dai due vetri di spia.

Gl'istrumenti sono situati sulla locomotiva, e gli attacchi dei fili sono fatti da un vagone all'altro con canapi pieghevoli.

Questo sistema è stato impiantato sui treni da Berlino a Sassnitz, composti di un furgone, 2 vetture miste di 1ª e 2ª classe, 3 vetture di 3ª e un *restaurant*. Le lampade installate sono da 48 volt, le batterie di accumulatori di 32 elementi. Negli scompartimenti di 1ª classe e di 2ª classe si hanno 2 lampade per l'illuminazione generale da 20 e 16 candele, di cui una può essere spenta dal conduttore con un interruttore situato all'esterno. Di più si hanno 4 lampade di lettura da 6 candele per ogni scompartimento, situate al disotto del porta bastoni, protette da un coperchio superiore in ghisa, e che possono essere spente od accese a volontà dai viaggiatori. Nelle vetture di 3ª classe e nelle latrine si hanno lampade da 12 candele.

Gli accumulatori Tudor delle batterie hanno 75 amp.-ore di capacità.

Il peso totale di essi è all'incirca di 5600 kg.

Il percorso da Berlino a Sassnitz si divide in due parti; da Berlino a Stralsund il treno è tirato dalla locomotiva equipaggiata elettricamente, e quindi gli accumulatori sono in carica. Da Stralsund a Sassnitz una parte del treno è trascinata da una locomotiva ordinaria non equipaggiata elettricamente, e quindi gli accumulatori soli forniscono la vorrente.

I risultati, per ciò che riguarda l'illuminazione, sono stati straordinariamente soddisfacenti: la quantità di luce fornita ad uno scompartimento di 1ª classe è di 64 candele! e le lampade hanno sempre avuto una autoregolazione perfetta, ciò che non si era mai avuto con altri sistemi.

Dal punto di vista del costo si può dire che l'energia fornita dalle locomotive è quasi gratuita, mentre la spesa d'impianto e d'ammortamento sono minori di qualsiasi altro sistema elettrico, e forse anche del sistema a gas illuminante ordinario.

La direzione delle ferrovie è stata così soddisfatta dei risultati di questo esperimento che dopo solamente tre mesi ha deciso di applicare lo stesso sistema a 2 treni Berlino-Hamburgo.

Unico inconveniente che si è notato è qualche piccolo incidente che avviene alle dinamo soggette a continue trepidazioni, e costrette dalla turbina Laval ad una velocità di rotazione di 2000 giri, come p. es., cattivo contatto delle spazzole. La Kieler Maschinenbau Aktiengesellschaft ha proposto un motore rotativo a vapore Hult, garantendo un consumo di 16 kg. di vapore per cav-ora. Tale motore a 1000 giri, rendendo la dinamo più robusta, eliminerebbe gli inconvenienti delle turbine Laval.

(Dagli *Annali della Società degli Ingegneri*).

LA VELOCITÀ DEI TRENI AMERICANI
confrontata con quella dei treni europei

Il *Bulletin du Congrès des Chemins de fer* ha pubblicato, con titoli un po' diversi, tre articoli: due di un autore tedesco, il Sultze, ed uno dell'americano G. Tunell, i quali trattano in contraddittorio l'argomento della velocità dei treni americani, confrontata con quella dei treni europei.

Osserva il Sultze che lo studio degli orari delle grandi Compagnie americane dimostra che, astrazione fatta da alcune brevi linee concorrenti, non esistono in America velocità previste superiori ai 100 chilometri all'ora, e quelle di 80 e 90 km. sono affatto eccezionali e quindi che, riguardo alla velocità, le ferrovie americane non superano quelle della Germania, della Francia e dell'Inghilterra. A dimostrazione di ciò l'autore dà una tabella, in cui sono riportati gli elementi da cui si deducono le velocità reali

dei sei treni più celeri di ciascuna delle otto linee più frequentate ed importanti degli Stati Uniti.

Da essa risulta che le medie di dette velocità, riferite all'ora, sono rispettivamente per ciascuna delle otto linee di:

km. 73.6	sulla New-York-Albany-Buffalo	. lunga km.	708
» 69.9	» New-York-Geneva-Buffalo . . .	»	726
» 69.4	» Buffalo-Erie-Cleveland	»	295
» 68.4	» Cleveland-Ellchardt-Chicago . .	»	574
» 59.5	» Chicago-Springfield-Saint Louis .	»	457
» 76.6	» New-York-Philadelphie-Washington	»	367
» 64.7	» Philadelphie-Altona-Pittsbourg .	»	570
» 71.3	» New-York-New-Haven-Boston . .	»	374

Dalla stessa tabella si deduce inoltre che la massima velocità reale è raggiunta, sulla prima delle linee menzionate, dall'« Empire State Express », che percorre i 708 km. in 8 ore e 7 minuti, non computato il tempo di 8 minuti che viene perduto nelle quattro fermate intermedie; onde la velocità risulta di km. 87.2 all'ora. Questo treno non fa servizio di bagagli ed è l'unico che superi la velocità di 80 km.

In due linee di poco più di 90 km. che riuniscono Filadelfia all'amena spiaggia di Atlantic-City, esercitate da Società che si fanno spietata concorrenza, si ha nell'estate un treno celerissimo che raggiunge la velocità media di 107 km. all'ora.

In confronto di questi dati sui treni americani il Sultze afferma che in Europa i direttissimi Berlino-Amburgo, Parigi-Bordeaux e Londra-Edimburgo raggiungono le velocità medie reali rispettivamente di 80.7, 80.5 e 83.4 km. all'ora, e che di fronte al citato unico treno americano a lunga percorrenza che superi gli 80 km. all'ora, si hanno in Inghilterra 16 treni che vanno dagli 80 agli 85.9 km.

Il Tunell risponde a questo articolo affermando che le velocità di 120 e anche di 128 km. sono state raggiunte in America in più occasioni e specialmente nelle corse di prova e nei concorsi di velocità organizzati da Società ferroviarie. Un risultato notevolissimo fu raggiunto nelle prove dall'aprile al maggio 1902 sulla Chicago-Council dalla locomotiva « Schenectady » che raggiunse 136 km. e, in una breve sezione di mezzo chilometro, persino 142 km. all'ora. Il Sultze però non poteva conoscere questi risultati perchè non sono stati ufficialmente pubblicati, ma solo riportati da alcuni giornali tecnici.

Osserva inoltre che i dati del Sultze, dedotti dall'orario ufficiale, non si possono ritenere completi, poichè nell'orario non sono indicati che i treni ordinari di viaggiatori, mentre in America ogni grande Compagnio forma tutti i giorni fra le più importanti città delle rete, uno o due treni speciali (*mail trains*), che hanno velocità sempre maggiore dei treni ordinari.

Finalmente l'autore rimprovera al Sultze di non avere nel confronto tenuto conto delle percorrenze, che, per le linee citate, sono assai maggiori nelle americane che nelle europee e implicano quindi la necessità di vincere speciali difficoltà di tracciato che più raramente si riscontrano nelle linee brevi.

Confrontando per esempio la Berlino-Amburgo (286 km.) colla New-York-Washington (361) o la Berlino-Colonia (576) con la New-York-Buffalo, l'inferiorità dell'esercizio tedesco rispetto a quello americano è manifesta, sia pel numero dei treni celeri (7 e 9 nelle linee tedesche contro 20 e 17 nelle americane), che per la velocità (da 80.9 a 58.4 e da 69.8 a 60.6 nelle due linee tedesche contro 80.8 a 67.6 e 87.2 a 61.2 in quelle americane).

Nel terzo articolo il Sultze riporta e commenta i dati relativi a due nuovi direttissimi americani di cui il più notevole, che può considerarsi l'attuale treno più importante degli Stati Uniti per percorrenza e velocità, è il Thwentieth-Century Express (diretto del secolo XX), che dal 15 giugno 1902 fa il servizio New-York-Albany-Syracuse-Rochester-Cleveland-Toledo-Chicago.

Detto treno supera la distanza di km. 1533.4 in 20 ore, compresi 31 minuti perduti nelle 10 fermate intermedie, e quindi in sole 19 ore e 29 minuti di corsa, cioè colla velocità media reale di 79.6 km. all'ora. La velocità reale massima nei singoli tronchi è raggiunta fra Buffalo ed Erie (km. 141.7) in 85 km. all'ora.

Secondo i dati di alcuni giornali politici e qualche volta anche tecnici, i singoli tronchi di detta linea sarebbero stati in speciali circostanze superati dal direttissimo in parola in tempi così limitati da portare la velocità di corsa a 117.125 e una volta persino a 144.9 km. all'ora; ma il Sultze si mostra assolutamente scettico al riguardo e ripete ancora che non esistono dati sicuri per affermare che i treni americani superino sensibilmente in velocità quelli europei.

Ai dati certamente non dubbi riportati dal Sultze sui treni americani, crediamo utile aggiungere, quali elementi di confronto, i dati della presente tabella relativa alle linee europee, certo anch'essi non dubbi, poichè dedotti da altra tabella stampata a pag. 216 del volume « Orari » della Relazione intorno all'esercizio delle Strade ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, pubblicata nel 1901.

Stati	Percorrenza complessiva dei treni più rapidi km.	Velocità commerciale media dei treni più rapidi km. all'ora
Inghilterra e Irlanda. .	5399	73.3
Francia	9203	68.6
Germania	8215	62.6
Belgio	826	62.4
Olanda	1026	60.7
Italia	3763	53.1
Austria-Ungheria. . .	5980	52.5
Russia	6486	43.9
Svizzera.	1497	43.0
Svezia-Norvegia . . .	2239	37.6
Portogallo	733	34.2
Spagna	5750	33.7

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Per l'autonomia del Porto di Genova.

Nei giorni 12 e 13 si è riunita in Roma, sotto la presidenza del senatore Boccardo, la Commissione incaricata della preparazione del Regolamento per l'applicazione della Legge sull'autonomia del Porto di Genova.

La Commissione esaminò e discusse lo schema di regolamento predisposto da apposita Sotto-Commissione, e concretò gli emendamenti coi quali il regolamento formato di 141 articoli verrà presentato al Ministro dei Lavori Pubblici, il quale non avrà più che a sottoporlo al Consiglio di Stato prima di provvedere all'approvazione, e dovrà poi nominare il Presidente del Consorzio, cui verrebbe assegnato un onorario di 18,000 lire.

I principii direttivi che hanno servito di base alla redazione di questo regolamento furono naturalmente quelli stessi che ispirano la legge approvata, e cioè di rendere l'opera del Consorzio la più libera possibile, costituendo un esempio nuovo e proficuo di vero decentramento.

Compiuta così anche quest'altra fase dell'opera costitutiva del Consorzio, è a ritenersi che questo comincierà quanto prima a funzionare regolarmente, e di ciò potrà in speciale modo compiacersene l'illustre senatore Boccardo, che, dopo aver presieduto la Commissione che preparò l'opera fondamentale per gli studi dell'autonomia, vede finalmente giungere in porto questa nave, di cui egli è stato perseverante e valido nocchiero.

><

Dopo la denunzia delle Convenzioni ferroviarie.

Lunedì scorso si sono radunati al Ministero dei Lavori pubblici, sotto la presidenza del comm. Longhi, alcuni alti funzionari dell'Ispettorato generale e alcuni Capi dei Circoli di ispezione per prendere accordi circa le modalità per mettere al corrente i quadri di constatazione delle linee ferroviarie consegnate alla Società nel 1885, tenendo conto di tutte le variazioni ed aggiunte in seguito ai lavori eseguiti nel ventennio di esercizio sociale; e così pure per la riconsegna del materiale di esercizio che le Società dovranno fare. E ciò perchè, una volta denunziate le Convenzioni, qualunque sia il sistema di esercizio che verrà adottato, il Governo ha bisogno di rendersi esatto conto della consistenza delle linee.

><

Concessioni di nuove ferrovie.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla concessione delle seguenti linee ferroviarie:

Ferrovia Reggio Emilia-Cianco d'Enza, con diramazione Barco-Montecchio, col sussidio chilometrico di lire 4400 per 70 anni;

Ferrovia elettrica dalla stazione delle Saline di Volterra alla città di Volterra, col sussidio chilometrico di L. 5000 per 70 anni;

Ferrovia funicolare elettrica dalla Marina di Capri all'abitato di Capri, senza sussidio.

><

Strade Ferrate Meridionali.

Avant'ieri, 14, ebbe luogo a Firenze l'Assemblea generale degli Azionisti della Società delle Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica). Erano presenti 110 azionisti, rappresentanti 124,557 azioni.

Riservandoci di pubblicare, come di consueto, la Relazione del Consiglio e quella dei Sindàci, riferiamo subito l'Ordine del giorno approvato dall'Assemblea:

« 1° L'Assemblea generale degli Azionisti approva la Relazione e l'operato del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1903, i conti del 1902, e fissa in lire cinque il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

« 2° L'Assemblea generale degli Azionisti ratifica l'atto stipulato il 28 aprile 1903, mediante il quale fu stabilito, d'accordo col Governo, la cessazione delle vigenti Convenzioni per l'esercizio della Rete Adriatica al 30 giugno 1905 ».

Gli uscenti consiglieri e sindaci vennero tutti rieletti.

><

Impianti ferroviari del porto di Genova.

Nella sua adunanza del 5 corrente mese la Sotto-Commissione incaricata dell'esame delle condizioni attuali degli impianti ferroviari del porto di Genova e delle linee che vi fanno capo, ha deliberato di eseguire nei giorni 26. 27 e 28 del corrente mese, in forma strettamente privata, una visita al porto ed alle linee suaccennate, onde trarne norma pel proseguimento dei suoi lavori.

Il Presidente della Commissione per lo studio del problema ferroviario del porto di Genova, on. senatore Adamoli, che prenderà parte ai detti sopraluoghi, ha avvertito tutti i membri della Commissione di tale visita, affinchè, ove lo ritengano opportuno, possano prendervi parte. Venne perciò stabilito che nei giorni suindicati si visiteranno gli scali marittimi di Genova, la stazione di Sampierdarena, le linee Genova-Ronco e Genova-Ovada, i lavori in corso pel nuovo tronco ferroviario al Campasso e quelli di allacciamento del porto con Rivarolo.

Il convegno è stato fissato pel 25 corrente in Genova, all'Ufficio governativo del Circolo di ispezione ferroviaria.

><

Per lo scarico delle merci nel porto di Genova.

Un gruppo genovese si è testè costituito in Società con lo scopo di esercire lo scarico delle merci sulle calate del porto con mezzi meccanici adatti e più specialmente mediante un apparecchio trasportabile inventato dalla Ditta Ceretti e Tanfani di Milano, che renderà tale lavoro più sollecito e meno oneroso.

La Società si propone di svolgere il suo programma senza pregiudicare gli interessi della classe operaia.

><

Personale superiore
del R. Ispettorato delle Strade Ferrate.

Il comm. Piccini ing. Giovanni, Ispettore-Capo di prima classe nel R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, è traslocato dal Circolo di Palermo a Roma, ed aggregato al Comitato Superiore delle Ferrovie.

Monacelli cav. ing. Giuseppe, Ispettore di prima classe, è trasferito dall'Ufficio di studi tecnici in Roma a Direttore Reggente il R. Circolo di Milano.

De Pretto cav. ing. Augusto, Ispettore di prima classe, è traslocato dal Circolo di Milano a Direttore Reggente del R. Circolo di Palermo.

Naget cav. ing. Carlo, Sotto-Ispettore di seconda classe, è trasferito dal Circolo di Firenze a quello di Milano.

><

Ferrovia Savona-Cartosio-Torino.

L'on. Boselli ha presentato al Governo, a nome del Comitato promotore, un progetto tecnico per la ferrovia Torino-Cartosio-Savona, che metterebbe il porto di Savona in grado di eseguire i trasporti internazionali esuberanti nel porto di Genova (Vedi articolo in prima pagina).

><

Il parco vagoni a Rivarolo Ligure.

Il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi presentati dal Comune di Rivarolo e da alcuni privati contro il piano dei lavori per l'allacciamento diretto del porto di Genova con le due linee dei Giovi e per l'impianto di un parco per deposito di vagoni presso Rivarolo.

><

La Direzione del Movimento nelle Ferrovie Sicule.

Il R. Ispettorato generale dell'esercizio delle Strade Ferrate ha approvato in via provvisoria delle norme, preparate dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, relative al concentramento della dirigenza del movimento dei treni in un solo agente denominato Dirigente unico.

Ha inoltre approvato due articoli da aggiungersi, uno al regolamento dei segnali per la manovra dei segnali fissi di protezione a distanza, e l'altro al regolamento per la circolazione dei convogli, per la velocità che devono avere i treni sui deviatoi incontrati di punta.

Il Dirigente unico di cui sopra, il quale concentra in sè tutte le attribuzioni dei capi-stazione relative al movimento dei treni, può funzionare sulle linee di limitato traffico, con pochi incroci e precedenze, ed anche sulle linee di maggior traffico, nelle ore in cui si verificano le anzidette condizioni. Il concentramento della dirigenza del movimento dei treni in un solo agente può estendersi all'intera linea, oppure a singoli tronchi della linea.

><

Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale.

Il 25 corrente avrà luogo l'assemblea generale dell'« Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale » nella sala del Consiglio Provinciale di Sondrio, salvo ad esaurire l'ordine del giorno a Tirano.

Nell'ordine del giorno rileviamo, fra altro, proposte di provvedimenti atti a rendere più efficace l'Associazione delle Ferrovie di interesse locale.

><

Esercizio economico sul tronco S. Felice-Poggio Rusco.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha rimesso a quello di Grazia e Giustizia, perchè provveda alla inserzione nella *Gazzetta Ufficiale* e nella *Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno*, il Decreto Reale in data 7 del corrente mese, col quale vengono estese al tronco S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco (linea Bologna-Verona) le norme per l'esercizio economico attuate sul tronco Bologna-S. Felice col Reale Decreto del 21 aprile 1901.

><

Esercizio economico
sulla linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

Abbiamo da Roma che il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello del Tesoro, tenuto conto che a favore della proposta di massima, presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per l'applicazione, in via di esperimento, del regime economico, limitatamente al trasporto dei viaggiatori sulla linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, concorrono le condizioni volute dalla legge del 9 giugno 1901, n. 229, per l'esercizio economico, in quanto che si tratta di una linea il cui prodotto chilometrico raggiunse nel 1900 complessivamente per tutti i trasporti L. 3351 al chilometro, ha approvato la proposta stessa, nella lusinga che si possa dare il maggior incremento possibile al detto servizio dei viaggiatori, riducendo nella misura media del 40 0[0 i relativi prezzi di tariffa e portando fino al limite massimo del 2 0[0, in conformità di quanto venne già concesso per altre linee aventi un prodotto chilometrico altrettanto basso, l'imposta erariale.

Ci risulta anche che i prefati Ministri hanno ammesso la proposta semplificazione di tariffa adottando il criterio di supporre l'intera linea suddivisa in zone corrispondenti agli intervalli fra stazione e stazione (risultanti in media di 5 chilometri), ed applicando a ciascuna zona i prezzi medii costanti di L. 0.10 per la terza classe, e di L. 0.20 per la prima classe. La Società esercente è stata invitata a presentare al riguardo una proposta regolare.

><

Il traforo del Lötschberg.

Il 12 corrente cominciarono a Berna i lavori di perizia per il progetto di ferrovia del Lotschberg, destinato a congiungere direttamente il Cantone di Berna col Sempione e quindi coll'Italia.

I periti sono: il senatore prof. Colombo, ex-Ministro, Milano; il signor Garnier, direttore dell'esercizio delle ferrovie belghe, Bruxelles, ed il signor E. Pontzen, ingegnere civile, membro di diverse Commissioni ferroviarie, Parigi.

><

Esposizione agraria industriale ad Alba.

Nei mesi di agosto e di settembre, in seguito ad iniziativa del Comizio Agraria d'Alba, avrà luogo in quella città una Esposizione agraria industriale, alla quale sarà unita una sezione internazionale per le macchine atte al perfezionamento dei vini, una nazionale per le macchine agrarie ed una regionale per i vini.

A proposito di questa Esposizione, ci risulta che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, d'intesa coll'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate, accorderanno le facilitazioni stabilite per il trasporto e per il ritorno dall'Esposizione delle merci, del bestiame, veicoli, ecc., e per i viaggi d'andata e ritorno degli espositori, dei giurati, nonchè per i partecipanti e per gli invitati ai Congressi che colà si terranno durante l'Esposizione.

><

Il Regolamento 13 aprile 1890 sulle strade.

In materia di strade, il Ministero dei Lavori Pubblici ha ritenuto che l'esame dell'art. 33 del Regolamento 13 aprile 1890, n. 6843, porta a ritenere che ai compressori a vapore per la cilindratura delle strade non siano applicabili tutte, indistintamente, le disposizioni di esso regolamento, ma solamente quelle degli art. 10, 11, 13, 16, 17, 20 e 21, richiamate appunto dal predetto art. 33.

><

Servizio viaggiatori sul lago di Lugano
fra Porto Ceresio, Lugano e Porlezza.

Siamo informati che una Ditta di Lugano sarebbe intenzionata di istituire su quel lago un pubblico servizio di trasporto di persone da Porto Ceresio a Lugano e Porlezza e viceversa, adibendovi speciali vaporetti in concorrenza con quelli che attualmente vi fanno servizio.

><

Agenzia ferroviaria a Firenze.

Per accordi intervenuti fra l'Adriatica e la Ditta F. Henry Humbert, l'Agenzia che questa Ditta ha in Firenze venne autorizzata alla vendita in quella città dei biglietti di viaggio tanto del servizio interno che del servizio internazionale, con pagamento di un supplemento di prezzo che sarebbe posto a carico degli acquirenti.

><

Derivazione di acque pubbliche.

L'ingegnere Riccardo Memmo, di Roma, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, in rappresentanza della costituenda Società Centrale di Elettricità, il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare dal fiume Fiora, in territorio di Montaldo di Castro, una quantità d'acqua di moduli 30 e di restituirla nell'alveo del fiume stesso alla località Capanne Marruccatelle con un salto di metri 20, in modo da creare una energia idro-elettrica di cavalli-dinamici 800, da utilizzarsi e distribuirsi nella zona da Orbetello e Civitavecchia.

La spesa per la costruzione delle opere necessarie e per il macchinario viene prevista in L. 400,000.

— Il Sindaco di Orbetello e l'ingegnere Riccardo Memmo, in rappresentanza della Società anzidetta, hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare dal fiume Fiora, nella località denominata Bagnare, in Comune di Montaldo di Castro, 35 moduli d'acqua, allo scopo di sviluppare, con una forza di 2000 cavalli-dinamici, energia elettrica per uso del Comune e della predetta Società.

La presa verrebbe fatta circa a 3 chilometri a monte del ponte dell'Abbadia, misurando la distanza sul percorso del fiume, e precisamente sulla sponda destra alla

estremità sud di una penisola formata dal fiume stesso, a cui si dirige la strada a fondo naturale, che porta il nome di « Strada di Pian di Maggio ».

La spesa per la costruzione delle opere, delle espropriazioni e del macchinario è stata preventivata in lire 1,180,000.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 maggio 1903).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Di Blasi per la costruzione di una casa cantoniera sulla linea Taranto-Reggio.

Domanda dell'Impresa Amerio per il condono della multa inflittale per ritardata ultimazione dei lavori relativi al rialzamento ed alla costruzione di muretti di chiusura lungo la linea Messina-Siracusa.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Berlingò per la costruzione di un muro di difesa dal mare fra i km. 391.380[460 della linea Taranto-Reggio.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Berlingò per la costruzione di un muro di difesa dal mare fra i km. 395.212[342 della linea Taranto-Reggio.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Sgherza per l'ampliamento della stazione di Molfetta.

Transazione delle vertenze con le imprese Rizzoni, Armellini e Morganti in dipendenza dei lavori di completamento della linea Belluno-Feltre-Treviso.

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Gerevini per la costruzione di una casa cantoniera con pozzo Northon sulla linea Parma-Brescia-Iseo.

Domanda della Ditta Officine già Fratelli Diatto di Torino per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 50 carri per la rete Adriatica.

Ampliamento della stazione di Pagani sulla linea Napoli-Eboli.

Varianti ed aggiunte al progetto approvato per l'ampliamento della stazione di Monza.

Costruzione di un cavalcavia al km. 145.924 della linea Roma-Napoli in sostituzione dell'attuale passo a livello.

Progetto del secondo gruppo dei lavori d'ampliamento e di sistemazione generale della stazione di Benevento.

Autorizzazione per l'esercizio di due tronchi di tramvie elettriche in Roma, uno da Piazza dei Cinquecento al Corso d'Italia, e l'altro da via della Marmorata al Mattatoio.

Domanda di concessione di una ferrovia funicolare elettrica dalla marina all'abitato di Capri.

Domanda di concessione della ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza con diramazione Barco-Monetecchio (L. 4400 al chilometro per 70 anni).

Domanda di concessione della ferrovia Voghera-Rivanazzano-Varzi.

Domanda di concessione della ferrovia elettrica dalla stazione delle Saline di Volterra alla città di Volterra (L. 5000 a chilometro per 70 anni).

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei seguenti lavori:

Ampliamento della stazione di Sondrio, per L. 43,400. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 4 soltanto presentarono offerta, variabile dal 2.05 al 15 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Antonio De Filippis quale migliore offerente;

Sistemazione dei ponti sui torrenti Guardengo e Fossatello ai km. 277.260 e 281.288 della linea Bologna-Otranto, per L. 13,000. Delle 28 Ditte ammesse alla gara solo 9 presentarono offerta, variabile fra l'1 ed il 20.05 0[0, e l'appalto rimase aggiudicato provvisoriamente alla Ditta ing. Romano Righi di Reggio Emilia, quale migliore offerente;

Costruzione di una pensilina per il marciapiede principale della stazione di Sondrio, per L. 8200. Delle 27 Ditte ammesse alla gara soltanto 9 presentarono offerta, variabile dal 0.25 e il 22.90 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alfredo Ferrari di Modena, che fu la migliore offerente;

Ampliamento della stazione di Brescia (lavori di terra e murari del terzo gruppo), per L. 53,000. Delle 18 Ditte ammesse alla gara soltanto 5 concorsero, facendo ribassi variabili dal 15 al 25 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Antonio Gelpi di Milano, quale migliore offerente;

Ampliamento della stazione di Brescia (fornitura di 5800 metri cubi di ghiaia), per L. 10,500. Delle 5 Ditte ammesse alla gara solo 2 presentarono offerte, e cioè la Ditta Del Buono Giuseppe di Paderno col ribasso del 2.52 0[0 e la Ditta Antonio Gelpi di Milano col ribasso del 10.90 0[0, alla quale rimase provvisoriamente aggiudicata la fornitura.

(Apertura di schede).

Il 10 giugno prossimo venturo, presso la Direzione generale della Rete Adriatica avrà luogo l'apertura delle offerte che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per la provvista di una grue elettrica da 20 tonn. e della sua messa in opera nelle officine di Firenze.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Parziale ricostruzione di muri di sostegno e di cunette nelle trincee di approccio della galleria di Mondovì sulla linea Cuneo-Mondovì, per L. 980.

Costruzione di due tratti di muro di rivestimento della sponda sinistra del torrente Scrivia lungo il piazzale della stazione di Busalla, per L. 740.

RETE ADRIATICA:

Impianto nella stazione di Pesaro di una stadera a ponte della portata di 30 tonnellate, sostituendola a quella esistente da impiegarsi nella stazione di Pedaso, per L. 6000.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e di tabelle di avviso in dipendenza dell'attuazione del servizio economico sulla linea Cremona-Brescia, per L. 5420.

Costruzione di una platea per il lavaggio e la disinfezione dei carri per il bestiame nella stazione di Brindisi, per L. 1586.

Sistemazione delle fognature per lo scolo delle acque nel piazzale nord delle officine del materiale mobile di Verona, per L. 18,000, delle quali L. 14,000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione dei basamenti dei cavalletti a vite e della fossa per il rialzo delle locomotive nelle officine di Verona, per L. 2650.

Sbancamento delle materie dalla costa fra i km. 372.380 e 372.440 della linea Bologna-Otranto (frana di Santa Caterina), per L. 5700.

Consolidamento della casa cantoniera doppia al chilometro 85.496 della linea Termoli-Campobasso, per L. 550.

Sostituzione del freno ad aria compressa, sistema Westinghouse al freno Korting ai rotabili che in atto ne sono muniti, per L. 190,000.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza in dipendenza dell'attuazione del servizio economico sulla linea Cremona-Brescia, per L. 1360.

Rete Sicula:

Ricostruzione del tratto di muro di difesa fra i chilometri 110.596 e 110.680 e rifazione di una parte del ponticello in muratura al km. 110.611 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 90,900.

Prolungamento delle opere di difesa sulla spiaggia di Tremestieri sulla linea Messina-Catania, per L. 17,500.

Sistemazione del torrente Misericordia nel tratto di linea compreso fra l'imbocco Modica della galleria Perato ed il ponte in ferro al km. 312.304 e per l'ampliamento del ponte metallico di m. 2 di luce al km. 316.333 della linea Noto-Licata.

Ampliamento del ponte di m. 6 al km. 195.924 in stazione di Catenanuova, per L. 16,860.

Impianto di nuovi binari e di una comunicazione doppia a forbice nella stazione di Licata, per L. 8830 oltre il materiale d'armamento.

Maggiori lavori occorrenti per il consolidamento della frana nella trincea a monte della ferrovia Messina-Patti-Cerda fra i km. 113.469-113.662, per L. 14,255.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 52.112 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 1120.

Convenzione con la Società elettrica « Volta » per impiantare alcuni pali di sostegno di una condottura elettrica entro la proprietà ferroviaria e per attraversare con la condottura stessa la ferrovia Milano-Chiasso.

Domanda della Società delle ferrovie di Reggio-Emilia per essere autorizzata ad effettuare dei treni marcianti per forza di gravità sulla tratta Castellarano-Bagnolo della ferrovia Sassuolo-Reggio-Bagnolo.

Miglioramento del servizio merci nella stazione di Samolaco sulla linea Colico-Chiavenna.

Ampliamento della stazione di Empoli sulla linea Firenze-Pisa.

Norme per l'abilitazione dei capi stazione, macchinisti conduttori di locomotive e guidatori di locomotive elettriche sulle tramvie a trazione meccanica.

Convenzione con la Ditta Impianto elettrico di Cerano e Trecate per la concessione di attraversare con una condottura elettrica e con una linea telefonica la ferrovia Milano-Torino.

Proposta di alcuni lavori complementari agli impianti del terzo gruppo già eseguiti per far luogo al concentramento nella stazione di Firenze Campo di Marte del servizio merci a piccola velocità.

Ricambio degli assi delle locomotive Winterthur in servizio presso le Ferrovie Secondarie della Sardegna.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Lavori di miglioramento al servizio piccola velocità nella stazione di Milano Porta Romana, per L. 8650.

Chiusura, con parete in legno, del piano caricatore coperto esistente fra i magazzini n. 1 e 2 nella stazione marittima di Venezia, per L. 340.

Impianto di dischetti-fanali ai deviatoi n. 2, 3 e 8 della stazione di Chiusaforte, sulla linea Udine-Pontebba, per L. 360.

Impianto di un dischetto-fanale indicativo e di un ferma-scambi al deviatoio n. 2 della stazione di Castelbolognose, per L. 110.

Soppressione di due piattaforme da metri 4.50 ed impianto di una da metri 5.50 nella stazione di Bologna, per L. 2270.

Costruzione di un muro di sostegno nella località detta « Il Girone », al km. 305 della linea Roma-Firenze, per L. 12,500.

Costruzione di una baracca in cemento armato per il deposito merci a grande velocità nella fermata di Paderno d'Adda, sulla linea Ponte San Pietro-Seregno, per L. 1450.

Impianto di una condotta per aumentare la portata della colonna idraulica, verso Napoli, nella stazione di Bovino, sulla linea Foggia-Napoli, per L. 900.

Rete Mediterranea:

Costruzione di due fogne per latrine e tombini e cunette per lo scarico di acque piovane nel fabbricato viaggiatori di Castel San Giovanni, sulla linea Alessandria-Piacenza, per L. 1100.

Spostamento del disco della stazione di Cecchina, dal lato verso Velletri, per L. 114.

Rifacimento di metri 468 di binario in ferro e sostituzione di un deviatoio in ferro con altro di acciaio nella stazione di Chiarone, sulla linea Roma-Pisa, per L. 4620.

Impianto di un segnale di prima categoria a protezione della stazione di Nocera Inferiore, per L. 300.

Aumento della dotazione giornaliera di acqua al rifornitore della stazione di Mignanego, sulla linea Succursale dei Giovi, per L. 300.

Copertura con lastre di pietra di una cunetta murata nella stazione di Santa Margherita, sulla linea Pisa-Genova, per L. 128.

Impianto di un segnale a disco di prima categoria a protezione della stazione di Prata-Pratola, sulla linea Benevento-Avellino, per L. 295.

Impianto di un ferma-carro all'estremità di un binario morto nella stazione di Voghera, per L. 210.

Acquisto di 35 locomotive, 55 carrozze e 347 carri in surrogazione di altrettanti rotabili che devono essere posti fuori uso, perchè hanno raggiunto l'età-limite, per L. 5,816,575.

Rifacimento in acciaio di uno scambio semplice nella stazione di Alba, per L. 750.

Applicazione di dischetti-fanali a dodici scambi in altrettante stazioni della linea Empoli-Chiusi, per L. 463.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della fermata di Bettola-Valduggia, sulla linea Novara-Varallo, per L. 2400.

Lavori di modificazione ed ampliamento agli impianti della stazione di Avellino, per L. 3956.

Rete Sicula:

Riparazione di danni arrecati dalle mareggiate fra i km. 329.700 e 329.810 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 56,000.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Appello di Palermo, giudicando in una questione riguardante la materia delle *Espropriazioni per pubblica utilità*, ha emesso sentenza dalla quale deriva la seguente massima: « Non accettato, in tema di espropriazione per pubblica utilità, il prezzo offerto dall'espropriante, il perito, eletto per la determinazione di tale indennità, deve vedere se l'offerta del prezzo sia conforme

ai criteri di legge ed alle condizioni di fatto al momento dell'offerta, e non fare una perizia nuova per sè stante, senza nesso logico coll'offerta stessa ».

— Sullo stesso argomento delle *Espropriazioni in materia di pubblica utilità*, la quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione: « Perchè si possa ammettere la dichiarazione di pubblica utilità di un'opera non occorre che sia comprovata l'attuale necessità pubblica, ma basta che sia dimostrato che dall'esecuzione dell'opera deriverà un vantaggio pubblico. È sufficientemente motivato un Decreto reale di dichiarazione di pubblica utilità quando siano in esso chiaramente riassunte le ragioni che indussero il Governo del Re ad accogliere la domanda all'uopo rivoltagli; o dal contesto del decreto stesso risultino i motivi di inattendibilità delle opposizioni presentate ».

— La Corte di Cassazione di Roma, giudicando in materia di *Polizia stradale*, ha sentenziato che « per le contravvenzioni al regolamento di polizia stradale del 10 marzo 1881, non occorre che la relativa azione sia promossa dal Sindaco o dal Prefetto, mentre invece, per le contravvenzioni alla legge sui lavori pubblici, l'articolo 378 della legge stessa prescrive che l'azione sia promossa dal Prefetto o dal Sindaco, a seconda dei casi ».

— In ordine alla materia concernente la *responsabilità della pubblica Amministrazione* (Inondazione — Provvedimenti del Prefetto — Atto d'impero — Danni — Risarcimento — Competenza amministrativa e giudiziaria), la Corte di Cassazione di Roma ha sentenziato nel senso seguente: « Il provvedimento comunque preso dal Prefetto per evitare una più estesa inondazione, deve considerarsi atto d'impero imposto dalla urgente necessità, e quindi legittimo; e manca nel privato l'azione per risarcimento dei danni dipesi da quel provvedimento, se i danni siano la conseguenza, non del provvedimento stesso, ma della forza maggiore che lo rese indispensabile.

« È bensì competente l'Autorità amministrativa a decidere e dichiarare se una inondazione dovesse inevitabilmente verificarsi, e se perciò il valico aperto, per Decreto prefettizio, alla piena avesse o no prevenuto il disastro; ma ben può l'Autorità giudiziaria, chiamata a giudicare sui danni, senza discutere o mutare la posizione di fatto nei termini nei quali sia posta dall'Autorità amministrativa, dichiarare soltanto quale sia tale posizione di fatto, all'effetto di stabilire la mancata lesione della privata proprietà da parte del Governo ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso di approvazione presso i competenti Ministeri una proposta della Società esercente la Rete Adriatica, avente lo scopo di estendere l'applicazione dei prezzi stabiliti nella tariffa locale n. 303, piccola velocità, per il trasporto dei graniti e delle pietre, tanto greggi che lavorati, da Rezzato a Roma e Napoli, anche a beneficio delle simili spedizioni provenienti da stazioni interne della ferrovia Rezzato-Vobarno,

— In seguito a domanda della Mediterranea, l'Ispettorato Governativo delle Strade Ferrate ha autorizzata la riattivazione per il periodo dal 1° giugno al 31 luglio p. v. della tariffa locale n. 419, piccola velocità, pel trasporto di bozzoli morti e di sgorboni vuoti.

— D'accordo fra l'Amministrazione ferroviaria del Mediterraneo e l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate, venne disposto che la validità della serie A e B della tariffa locale n. 220, piccola velocità, per i trasporti delle barbabietole in natura e dello zucchero greggio e melasso, che scadrebbe col giorno 30 giugno p. v., sia prorogata sino a nuovo avviso.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Società Molini Alta Italia per trasporto di grano, farine, semolino, crusca e cruschello da Pegli a Bolzaneto, per località delle due riviere e viceversa è rinnovata per il periodo dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, ferme restando le condizioni della concessione precedente;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione fino a tutto dicembre del corrente anno, della concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti per trasporti di calce e cemento da Bergamo e da Paratico per Torreberretti, comprendo nella concessione stessa anche i trasporti destinati a Mede, verso garanzia di un quantitativo minimo di 300 tonnellate;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1903, la concessione accordata alla Ditta Lizars e Bruno per trasporto di farina e crusca da Cuneo a Torino, ferme restando le medesime condizioni;

4) Proposta della Sicula per concessione alla Ditta Francesco La Rosa di effettuare i suoi trasporti di agrumi di scarto a vagone completo dalle stazioni comprese fra Palermo e Buonfornello e in destinazione di Messina, colla riduzione, per via di rimborso, del 35 0[0 sul prezzo delle vigenti tariffe a piccola velocità, ovvero a piccola velocità accelerata se i vagoni trasportati saranno in numero di cento, e del 30 0[0 se i vagoni saranno soltanto settanta. La concessione è valevole per un anno;

5) Proposta della Mediterranea di rinnovare per il periodo dal 1° aprile 1903 al 30 giugno 1904 la concessione alla Ditta Antonio Brusa per i suoi trasporti di calce da Arcisate a Musocco e Milano, coll'obbligo di un traffico minimo di 630 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Montebelluna-Nervesa-Susegana. — Venerdì scorso si è tenuta a Montebelluna un'adunanza di Sindaci ed altri rappresentanti locali interessati alla costruzione della linea Treviso-Arcade-Montebelluna.

Il Sindaco di Nervesa dimostrò che la linea deve attraversare Nervesa e che l'allacciamento colla linea Treviso-Conegliano deve farsi presso il ponte della Priula.

I rappresentanti di Nervesa spiegarono come la linea Bassano-Montebelluna-Susegana metterebbe in comunicazione diretta le provenienze da Bassano coll'est della provincia di Treviso, e più specialmente coi Comuni di Santa Lucia, Mareno, Vazzola, Cimadolmo, S. Polo, Ormelle, ecc., allacciandosi immediatamente alla linea tramviaria diretta a San Donà e al mare, e però chiesero in tali sensi la correzione del progetto, che mentre renderebbe agevoli le comunicazioni con tanti altri paesi di traffico, sarebbe pur vantaggiosa alla Società concessionaria.

Ferrovia Thiene Rocchette-Asiago. — Il Comitato esecutivo per questo importante tronco ferroviario, presenterà un ricorso al Prefetto di Vicenza per chiedere l'annullamento della deliberazione colla quale il Consiglio comunale di Thiene revocava il sussidio di L. 100,000, concesso quattro anni or sono.

Ferrovia nell'Alto Polesine. — Il Consiglio provinciale si è in questi giorni occupato della proposta

di abbracciare i paesi rivieraschi del Po da Milano a Polesella colla linea Rovigo-Bologna, mediante una ferrovia economica.

La discussione, lunga ed importante, ha concluso con l'approvazione di un ordine del giorno che dà incarico alla Deputazione provinciale di condurre e terminare gli studi e di far compilare dal personale tecnico un completo progetto sia nei riguardi finanziari, come nei riguardi tecnici.

Ferrovia Cremona-Borgo San Donnino. — Il Ministro del Tesoro ha dato parere favorevole al massimo sussidio chilometrico alla ferrovia Cremona-Borgo San Donnino.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 maggio 1903.* — Nella decade 1°-10 maggio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,679,798.58, con un aumento di L. 171,882.72 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 maggio 1903 si ragguaglia a L. 138,986,851.42, presentando un aumento di L. 6,062,262.04 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,048,510.51, con un aumento di lire 120,948.67 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1903 si ragguaglia a L. 43,027,233.45, e presenta un aumento di L. 1,769,167.63 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 330,354, e presentano una diminuzione di L. 6186 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903 ammontano a L. 10,691,969, con un aumento di L. 212,017 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia a vapore Ferrara-Pontelagoscuro. — La Società delle Tramvie Ferraresi ha avanzato domanda alla Provincia per ottenere un sussidio di L. 6000 annue per 40 anni, onde costruire il tronco tramviario per Pontelagoscuro.

La Deputazione è favorevole alla concessione dell'occupazione della strada, purchè sia allacciata la stazione tramviaria con lo scalo fluviale a Pontelagoscuro.

Tramvia a vapore Cuneo-Boves. — La Compagnia generale delle Tramvie a vapore piemontesi è stata con recente decreto autorizzata a costruire ed eserciiare una tramvia da Cuneo a Boves, in prosecuzione della linea in esercizio Torino-Saluzzo-Cuneo.

Tramvie elettriche interprovinciali a Treviso. — Per portare ad esecuzione i deliberati del Comitato, che si propone la risoluzione del quesito delle comunicazioni tramviarie interprovinciali a Treviso, furono sinora costituiti sub comitati presso i Comuni di Cavazuccherina, Zero Branco, Arcade, San Donà di Piave, Colle Umberto, Zenson di Piave, Piavon, Spresiano, Roncade, Fossalta di Piave, Volpago.

I Consigli comunali di Fossalta di Piave, Volpago, Cavazuccherina e Musile, hanno votato il sussidio richiesto dal Comitato esecutivo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie del sud dell'Austria (Lombarde). — Il 12 corrente ebbe luogo a Vienna l'assemblea generale degli obbligazionisti delle ferrovie Sud-Austria (Lombarde).

Nella discussione, il rappresentante del gruppo tedesco di Stoccarda, ha difeso il progetto del proprio Comitato e dichiarato che la combinazione proposta dall'Amministrazione non solo pregiudica i portatori privilegiati, ma costituisce un abuso di diritto verso i proprietari di prima ipoteca. Protestò quindi contro l'attitudine dei Rothschild nella questione del debito fluttuante.

Il discorso ha provocato vive proteste. Da un oratore si è affermato che le proposte del Comitato di Stoccarda non possono essere discusse, essendo irrealizzabili. Il delegato dei portatori francesi ha dichiarato di non aver intenzione di abusare della propria maggioranza, ma che voleva solamente constatare che la forza delle buone ragioni è da parte di questa; essa, contando sullo sviluppo evidente della Società, ha stabilito un piano di ricostituzione che ha raccolto i maggiori suffragi, chiedendo in cambio un sacrifizio materiale minimo. Il gruppo di Stoccarda preconizza invece la politica della bancarotta. A ciascuno il suo diritto e l'avvenire alla Società.

L'accomodamento venne deliberato da 1,400,000 obbligazionisti contro i 18,147 del gruppo tedesco.

Ferrovia Mongolia-Pechino. — Informazioni da Pietroburgo recano che l'ingegnere svedese Olivekron, direttore dei lavori per la costruzione della grande linea ferroviaria Vercne-Udinisk-Kiachta-Urga-Pechino, in una intervista ha dichiarato che l'impresa è facile; non ci sarà bisogno di fori; solo fra Urga e Pechino si dovranno aprire alcune gallerie.

La linea abbrevierà di 1200 verste la distanza fra Mosca e Pechino, e sarà congiunta con l'altra linea, pure in costruzione, Pechino-Han Kou Canton. Essa non recherà verun danno alla ferrovia manciuriana, ideata quasi solo per scopi strategici.

Ferrovie Russe. — Intorno al progettato allacciamento della ferrovia Siberiana col sistema ferroviario del Nord della Russia, erano stati presentati quattro progetti alla speciale Commissione incaricata dal Ministero delle Finanze; ora il *Journal de Saint-Pétersbourg* del 16 aprile riferisce che uno di questi progetti è stato definitivamente accettato.

Si sa che gli Urali sono attualmente attraversati da due ferrovie: nel Nord presso la stazione di Kuschva sulla linea di Perm, e nel Sud presso Zlatoust sulla linea Samara-Zlatoust. Il traffico in questi punti è già eccessivo, e non sarebbero state senza dubbio sufficienti per i bisogni del commercio che si sarebbe enormemente sviluppato in seguito allo stabilimento delle comunicazioni tra la ferrovia Siberiana e il sistema ferroviario Nord della Russia europea.

Per ciò si è deciso di adottare il progetto della costruzione di una linea, via Kurgan Shadrinsk Ekaterinburg Krasno-Ufimsk e Theptsy, con la condizione che il Kama sarà attraversato più a sud che sarà possibile.

Il costo dei lavori è stimato a 75 milioni di rubli, e la lunghezza totale della linea sarà di 1201 verste, ossia di 800 miglia; ma siccome si utilizzeranno alcuni tronchi già esistenti, la linea da costruirsi *ex novo* avrà una lunghezza di 956 verste, ossia di 636 miglia. Sarà pure necessaria la costruzione di un ponte sul Kama.

Questa progettata costruzione ferroviaria sarà di grande vantaggio all'agricoltura, una volta eseguita, poichè attraverserà le più fertili regioni, ed anche alle industrie minerarie degli Urali.

Notizie Diverse

La Mostra internazionale dei Trasporti terrestri all'Esposizione di Milano nel 1905. — Siamo in grado di dare alcune notizie sommarie su questa Mostra, destinata a riuscire oltremodo interessante.

La Mostra dei trasporti ha l'intento di riunire tutti i mezzi più moderni di locomozione: dalle più perfette e potenti locomotive a vapore, alle silenziose locomotive elettriche, all'automobilismo e al ciclismo.

Nella sezione delle strade ferrate saranno esposti i progetti di vie di comunicazioni terrestri d'ogni specie; progetti, disegni e fotografie di stazioni; ferrovie ordinarie a binario normale o ridotto; tramvie urbane e interurbane; mezzi di trasporto speciali assimilabili alle ferrovie. Nella sezione trasporti elettrici terrestri si osserveranno impianti generatori, linee elettriche ed armamento delle vie, materiali mobili e applicazioni diverse della trazione elettrica. Così nella sezione destinata al ciclismo, oltre ai velocipedi in genere, figureranno materiali di costruzione, abbigliamenti ed equipaggiamenti per ciclisti, nello stesso modo che la sezione destinata all'automobilismo metterà in mostra completi automobili d'ogni genere.

Poi dalla divisione per le strade ordinarie e da quella per il carreggio — trasporti delle persone e delle cose — si passerà in quella della posta, telegrafica e telefonica, dove, tra l'altro, sarà raccolto quanto riguarda la telegrafia senza fili.

Ma ancora altre utili mostre speciali illustreranno questa Mostra: ad esempio, quella che si riferisce ai rapidi e potenti meccanismi per il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni ferroviarie, nei porti, nei magazzini, nei cantieri di costruzione.

Infine, con una Mostra retrospettiva dei trasporti terrestri, l'Esposizione del 1905 offrirà ai visitatori un raffronto fra il rapido ed audace progredire dei mezzi di trasporto moderni sugli antichi — strade e ponti romani e medioevali: le grandi vie per terra attraverso le Alpi; ippologia; carri e carrozze; poste e diligenze: velocipedismo e automobilismo; ferrovie; salvacondotti e passaporti; alberghi, ecc.

Il Sempione poi, nel cui nome Milano indice l'Esposizione del 1905, avrà nella Mostra il posto della sua storia, del suo avvenire, quale comoda via internazionale, potrà il visitatore aver larga visione e particolareggiata conoscenza.

Un ardito ponte sull'Adda. — A Sondrio è stato felicemente disarmato il ponte al Desco sull'Adda, che è di una sola arcata di m. 70 di corda e soltanto 10 di monta.

La particolarità della nuova costruzione si è che l'arco ha tre punte di interruzione: due verso l'imposta e una in chiave, sicchè l'arcata è costituita da tre distinti tronchi, e fra l'uno e l'altro di questi tronchi sono collocate cerniere metalliche che, richiamando in un punto solo la grande pressione, hanno reso possibile un minore spessore dell'arco ed una maggiore leggerezza ed elasticità alla costruzione, la quale è la prima eseguita in Italia, e forse in Europa, con le dimensioni e criteri tecnici suaccennati.

Nel prossimo numero pubblicheremo maggiori e più precisi dettagli.

I veicoli con motori meccanici e gli automobili. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha diramato il seguente comunicato:

« Secondo la Circolare dell'8 gennaio 1902, n. 212, i veicoli a due o tre ruote, messi in azione principalmente da motori meccanici, e, solo in via sussidiaria, dalla forza dell'uomo, devono considerarsi come automobili, e sono perciò soggetti alle disposizioni del Regolamento 28 luglio 1901, n. 416.

« Credesi opportuno di avvertire che tale Regolamento è inteso unicamente a disciplinare la circolazione di detti veicoli sulle strade pubbliche, e che quindi esso non può nè deve avere alcuna influenza per quanto riguarda l'applicazione della tassa cui sono soggetti i velocipedi e macchine assimilabili, a termini della Legge 22 luglio 1897, n. 316 ».

Il trust dell'acciaio nel 1902. — Il giro degli affari nel 1902 fu di dollari 560,510,479; il *trust* ha dato lavoro a 168,127 persone; gli utili netti ascesero a dollari 133,308,763, le paghe e stipendi a doll. 20,528,343; il quantitativo delle merci prodotte è di tonn. 8,197,232, quello dell'acciaio di tonn. 9,743,918. Le ordinazioni in nota alla fine del 1902 ascendevano a 5,347,253 tonnellate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Congregazione di Carità di Ascoli Piceno (23 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione di due nuove case coloniche; attacco del fabbricato colonico abitato da Leli Nazzareno; restauro occorrente alla casa colonica Persiani Pasquale; restauro occorrente alla casa colonica Piunti Natale; restauro occorrente alla trabacca della colonia Bianconi; sistemazione del fabbricato detto del Casone; costruzione di una trabacca ad uso dei coloni Allevi e Fazzini; costruzione di un fondaco con rimessa e due ambienti soprastanti; demolizione e ritiro dei materiali degli atterramenti e di parte dei fabbricati occupati dalle famiglie Troiani, Bianconi e Leli e nella possessione di proprietà dell'Ospedale Costanzo Mazzoni. Importo L. 10,229.18. Cauzione provv. L. 750. Ultimazione lavori 6 mesi.

Municipio di Premariano — Udine — (25 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del palazzo scolastico e municipale. Importo L. 19,356.51. Cauzione provv. L. 600. Cauzione def. L. 2000.

Sezione del Genio Militare di Capua — Caserta — (25 maggio, ore 16, def.). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione di una scogliera a difesa di un tratto di sponda sinistra del Volturno, presso Capua. Importo L. 14,000. Cauzione provv. L. 1400. Ultimazione lavori 140 giorni. Documenti fino al 23 maggio.

R. Manicomio di Aversa — Caserta — (28 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo padiglione per 100 folli. Importo L. 171,468.11. Cauzione provv. L. 25,000. Cauzione def. L. 50,000. Consegna lavori 18 mesi.

Municipio di Cittadella — Padova — (27 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del Cimitero comunale. Importo L. 95,508.68. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione def. L. 5000. Documenti fino al 26 maggio.

R. Prefettura di Forlì (27 maggio, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte costituenti il Porto Canale di Rimini durante il sessennio 1903-1909, per complessive L. 119,156.70. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione def. metà canone annuo. Docum. 18 maggio. Fatali, senza ulteriore avviso d'asta, 5 giugno, ore 12.

R. Prefettura di Belluno (28 maggio, ore 10, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale Bellunese n. 8, diramazione Arten-Pontet, compreso fra l'abitato di Arten ed il confine austro-ungarico al Pontet, di m. 15,863, escluse le traverse di Arten (m. 237) e di Fonzaso (m. 726) di m. 963 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1903-1909, dal 1° luglio 1903, per complessive L. 133,770. Dep. provv. L. 2000. Docum. 16 maggio.

Municipio di Saracena — Cosenza — (28 maggio, 2° incanto). — Appalto delle opere relative al nuovo Cimitero. Imp. L. 10,880.13. Fatali 15 giugno, ore 12.

Intendenza di Finanza di Girgenti (30 maggio, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di ampliamento dello stabile demaniale ad uso di Caserma delle guardie di finanza di mare, alla

testata del Molo vecchio in Porto Empedocle, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 23 0[0 su L. 11,300, e cioè per L. 8265.

Amministrazione Provinciale di Caserta (30 maggio, ore 11, def.). — Appalto del mantenimento per 5 anni della strada provinciale Sferracavalli, dalla stazione ferroviaria di Cassino alla città di Sora, di m. 40,700 (escluse le traverse interne nell'abitato di Atina e Cassino), per l'annuo estaglio di L. 12,847.25, di cui L. 1760 per lavori a corpo e L. 6482.25 per lavori a misura, L. 1245 a disposizione dell'Amministrazione e L. 3360 per salario di 7 cantonieri. Cauzione provv. L. 1500. Cauzione def. L. 3500.

Municipio di Moggio Udinese (30 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso scuole e uffici in Moggio. Importo L. 59,061.32. Cauzione L. 3000.

R. Prefettura di Venezia (30 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare, dei marginamenti, capisaldi, idrometri, magazzini idraulici, caselli di vigilanza ed altri manufatti idraulico-portuali esistenti nel Porto-Laguna di Venezia, durante il sessennio 1903-1909, per complessive L. 126,000. Dep. provv. L. 7000. Fatali 8 giugno p. v., ore 12, senza ulteriore avviso d'asta. Documenti 22 maggio.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (1° giugno, ore 10). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione della variante succursale fra gli abitati di Gorgoglione e Cirigliao, lungo il tronco fra la Taverna Acinello e lo innesto con la provinciale N. 409 della strada nazionale Valle d'Agri, N. 58, in Provincia di Potenza, della complessiva lunghezza di metri 8130, per il presunto complessivo importo di L. 314,684.84, Deposito provvisorio L. 16,000. Cauzione definitiva il decimo dell' importo dell'appalto.

Prefettura di Bari (2 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'escavazione straordinaria con frantumazione ed estirpamento di roccia nel porto di Bari, per complessive L. 1,382,400. Consegna lavori 4 anni. Documenti 23 maggio. Fatali, senza ulteriore avviso, 18 giugno, ore 12. Deposito provvisorio L. 70,000.

R. Prefettura di Mantova (2 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori per la difesa frontale al Froldo Valle di Campitello, in sinistra dell'Oglio, fra gli SS. GG. 47-50 in Comune di Marcaria, dell'estesa di m. 579. Importo L. 26,290. Cauzione provv. L. 1350 e L. 800 per spese. Consegna lavori 90 giorni. Docum. 25 maggio, ore 16.

R. Prefettura di Pisa (3 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento delle arginature ed opere di difesa del fiume Arno, a sinistra, e degli influenti Era e Rio Filetto, per anni 4, dal 1° luglio 1903. Importo L. 78,720. Cauzione provvisoria L. 3000. Documenti 28 maggio.

Prefettura di Potenza (3 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del ponte sul fiume Sinni e dei tratti stradali di accesso, di m. 1065.72, nel quintò tronco della strada provinciale Rotonda-Valsinni, n. 55, compreso fra Francavilla sul Sinni e la strada nazionale Sapri-Jonio, in provincia di Potenza, per complessive L. 466,763.21. Consegna lavori 3 anni. Docum. 25 maggio. Dep. provv. L. 25,000. Cauzione decimo.

R. Prefettura di Rovigo (4 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale con buzzoni e sasso nel tratto inferiore del « Froldo Ritiro Romanin » nell'argine sinistro del Po, tra gli stanti 126-128, per m. 205 in Comune di Salara e per L. 55,417. Cauzione provv. L. 3000, e L. 1000 per spese. Ultimaz. 90 giorni. Documenti 27 corrente.

R. Prefettura di Teramo (4 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tratto del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 16, da Forca di Penne alla provinciale Teramo-Chieti, compreso fra il piano della Cona ed il confine della provincia di Teramo sulla brecciaia di Pietra Fracida, presso Forca di Penne, di m. 2735.04. Imp. L. 173,032.85. Cauzione provv. L. 10,000. Cauzione def. il decimo. Consegna lavori 24 mesi. Documenti 25 maggio.

R. Prefettura di Lecce (5 giugno, ore 10, def.). — Appalto delle opere di terra e muratura occorrenti alla bonifica della seconda zona (San Cataldo Torre Chianca) dei terreni paludosi compresi fra Torre Rinalda e Torre Specchia Ruggeri, in provincia di Lecce. Importo L. 526,764.80. Consegna lavori 2 anni. Cauzione provv. L. 25,000. Docum. 4 giugno.

Prefettura di Girgenti (6 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 69, da Palermo a Girgenti, compreso fra la Sella Contuberna e l'estremo destro del parapetto del ponte sul fiume Platani, della lunghezza di metri 38,237.30, escluse le traverse di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Alessandria della Rocca e Cianciana, di m. 1922.70, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1903-1909, per complessive L. 276,000. Docum. 29 maggio. Dep. provv. L. 900.

Municipio di Butera — Caltanissetta — (8 giugno, secondo inc.). — Appalto dei lavori di pavimentazione di lava di Catania del largo Castello, largo Matrice, strada Regina Margherita, Umberto e strada Regina Elena, site in quel Comune per l'estaglio di L. 47,026.47. Cauz. provv. L. 1500. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Foggia (9 giugno, ore 10, unico definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo Canale Ofantino per la bonifica del lago di Salpi, il nuovo incile di presa, la costruzione di un casello di guardia, di tutte le opere murarie delle opere d'arte, i ponti di legname e gli argini circondarii della nuova vasca di colmata, col relativo sfioratore, nonchè per la fornitura, la posa in opera e la manutenzione fino al collaudo delle travate metalliche, delle paratoie e dei relativi apparecchi di manovra necessari nell'esecuzione delle opere d'arte comprese nel detto canale di derivazione, per complessive L. 1,028,000, di cui L. 918,000 pel canale ed opere acccessorie e L. 110,000 per i lavori metallici. Consegna lavori dopo 4 anni. Documentazione 30 maggio. Dep. provv. L. 80,000.

R. Prefettura di Chieti (10 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera in prolungamento del molo Nord nel porto di Ortona a Mare (Chieti) per complessive L. 552,036.15. Consegna lavori 4 anni. Depos. provv. L. 25,000. Fatali 19 giugno, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici (20 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto e deliberamento dei lavori e provviste occorrenti per il bonificamento per colmata artificiale della parte residuale del lago di Licola e delle sue gronde palustri, nonchè dei lavori che da esso bonificamento dipendono, per il presunto complessivo importo di L. 2,744,385.21, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauzione provvisoria L. 150,000. Definitiva, il decimo dell'appalto. Documenti fino al 10 giugno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione dell'Officina di costruzione artiglieria di Napoli (23 maggio, ore 14, defin.). — Fornitura di kg. 8000 di rame in pani a L. 1.80, L. 14,400. Cauz. L. 1440. Consegna 30 giorni.

Direzione d'artiglieria di Venezia (23 maggio, ore 10, definit.). — Fornitura di ferro, latta, chiodi, punte, filo di ferro e viti diverse per complessive L. 2285. Dep. provv. L. 229. Consegna 20 giorni.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia e Napoli (25 maggio, ore 11). — Fornitura di catrame vegetale del nord, kg. 40,000, a L. 0.33, totale L. 13,200, Dep. L. 1300 e L. 500 per le spese. Fatali 22 giugno, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 9	Maggio 16
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	560	560
» » Mediterranee . . . . »	493	491.50
» » Meridionali . . . . »	711.50	710.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.) . . . . . »	435	435
» » » (2ª ») . . . . . . »	408	408
» » Secondarie Sarde . . . . . . »	250	251.50
» » Sicule. . . . . »	680	681
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* . »	354.75	351
» » Cuneo 3 0[0 . . . . »	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . »	100.30	100 30
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	504	504
» » Meridionali. . . . . . »	347	346
» » Palermo-Marsala-Trapani »	317	317
» » » 2ª emiss. »	320	320
» » Sarde, serie *A*. . . . . »	347	347
» » » serie *B* . . . . . »	347	347
» » » 1879 . . . . . »	347	347
» » Savona . . . . »	368	368
» » Secondarie Sarde . . . »	514	514
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . . »	517	517
» » Tirreno . . . . »	511	514
» » Vittorio Emanuele . . . »	365.50	365.65

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Maggio 1903.* — *31ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1098	+ 37
Media.	4760	4760	»	1059	1017	+ 42
Viaggiatori	1,748,501.38	1,689,941.17	+ 58,560.21	69,256.58	66,937.06	+ 2,319.52
Bagagli e cani. . . .	101,626.69	99,364.40	+ 2,262.29	1,391.86	1,431.30	— 39.44
Merci a G.V. e P.V. acc.	432,211.10	412,977.72	+ 19,233.38	12,507.62	12,684.74	— 177.12
Merci a P. V. . . .	2,216,531.22	2,135,596.29	+ 80,934.93	97,772.13	88,983.18	+ 8,788.95
TOTALE .	4,498,870.39	4,337,879.58	+ 160,990.81	180,928.19	170,036.28	+ 10,891.91
	Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 10 Maggio 1903.*					
Viaggiatori	51,848,887.75	48,395,747.98	+ 3,453,139.77	2,245,759.14	2,065,429.61	+ 180,329.53
Bagagli e cani. . . .	2,689,004.11	2,523,803.00	+ 165,201.11	59,044.67	54,694.88	+ 4,349.79
Merci a G.V. e P. V. acc.	12,265,740.73	12,150,656.91	+ 115,083.82	421,040.05	415,621.53	+ 5,418.52
Merci a P. V. . . .	66,955,495.57	64,936,628.40	+ 2,018,867.17	2,501,879.40	2,382,007.07	+ 119,872.33
TOTALE .	133,759,128.16	128,006,836.29	+ 5,752,291.87	5,227,723.26	4,917,753.09	+ 309,970.17
	Prodotto per chilometro.					
della decade	945.14	911.32	+ 33.82	169.89	165.40	+ 4.49
riassuntivo	28,100.66	26,892.19	+ 1,208.47	4,936.47	4,835.55	+ 100.92

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *30ª Decade* — *Dal 21 al 30 Aprile 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	106,116.00	3,631.00	12,119.00	134,094.00	1,537.00	257,497.00	618.00	417.00
1902	106,469.00	2,923.00	16,635.00	134,601.00	983.00	261,611.00	618.00	423.00
Differenze nel 1903	— 353.00	+ 708.00	— 4,516.00	— 507.00	+ 554.00	— 4,114.00	»	— 6.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 APRILE 1903.								
1902-903	3,134,557.00	84,663.00	650,834.00	4,253,645.00	45,978.00	8,169,677.00	618.00	13.219.00
1901-902	2,988,722.00	79,022.00	677,150.00	4,281,960.00	41,614.00	8,068,468.00	618.00	13.055.00
Differenze nel 1902-903	+ 145,835.00	+ 5,641.00	— 26,316.00	— 28,315.00	+ 4,364.00	+ 101,209.00	»	+ 164.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	35,235.00	676.00	3,587.00	24,864.00	544.00	64,906.00	482.00	135.00
1902	35,161.00	707.00	9,573.00	20,859.00	521.00	66,821.00	482.00	139.00
Differenze nel 1903	+ 74.00	— 31.00	— 5,986.00	+ 4,005.00	+ 23.00	— 1,915.00	»	— 4.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 APRILE 1903.								
1902-903	1,126,492.00	24,914.00	329,114.00	758,696.00	11,658.00	2,250.874.00	482.00	4,670.00
1901-902	1,095,198.00	24,491.00	327,207.00	732,581.00	9,493.00	2,188,970.00	482.00	4,541.00
Differenze nel 1902-903	+ 31,294 00	+ 423.00	+ 1,907.00	+ 26,115.00	+ 2,165.00	+ 61,904.00	»	+ 129.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	4,003.00	123.00	144.00	3,681.00	»	7,951.00	23.00	345.00
1902	3,525.00	174.00	589.00	3,820.00	»	8,108.00	23.00	352.00
Differenze nel 1903	— 478.00	+ 51.00	— 445.00	— 139.00	»	— 157.00	»	— 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 APRILE 1903								
1902-903	139,916.00	5,858.00	33,754.00	91,829.00	61,00	271,418.00	23.00	11,800.00
1901-902	120,965.00	5,972.00	29,907.00	65,609.00	61.00	222,514.00	23.00	9,674.00
Differenze nel 1902-903	+ 18,951.00	— 114.00	+ 3,847.00	+ 26,220.00	»	+ 48,904.00	»	+ 2,126.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 25 maggio 1903, incominciando dalle ore 9 fino alle 12 e dalle 14 alle 17, verranno, presso l'Ufficio Celeri di Milano Centr., poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	178 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Maritime Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 48 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 28	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	-	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	-	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranso* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 23 Maggio 1903. Num. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE REALE
SUL NUOVO ORDINAMENTO FERROVIARIO

LE CONCLUSIONI.

L'on. Saporito, presidente e relatore della Commissione Reale per l'ordinamento ferroviario, ha finalmente presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la relazione, che consta di un volume di oltre 600 pagine. Pubblichiamo le conclusioni che sono una sintesi dell'importante lavoro.

I danni del passato.

Nel dotare il nostro paese di celeri comunicazioni, non abbiamo seguito un fermo indirizzo, e i risultati della mancanza di una buona e costante politica ferroviaria sono stati sconfortanti: un aumento del nostro debito pubblico di parecchi miliardi; forti oneri del bilancio per annualità e sovvenzioni; lo spettacolo rattristante del continuo sorgere di grandi fortune private formantisi in modo vertiginoso colle imprese ferroviarie; la sospensione delle costruzioni di linee stabilite per leggi; la ritardata esecuzione di lavori complementari sulle vecchie linee, di miglioramenti del materiale mobile, ed in generale di urgenti provvedimenti riguardanti le costruzioni e l'esercizio.

Nè questo è tutto. Una rete non rispondente alle nostre esigenze economiche ed alle nostre necessità strategiche; ferrovie d'interesse generale non atte alla potenzialità del traffico cui dovrebbero servire; ferrovie d'interesse locale, in gran parte poco produttive, per le quali si sono profuse grandi somme per mantenere un tipo di costruzione non richiesto dalle esigenze del traffico, completano il quadro di una situazione che non è invero rassicurante.

Non si è giunti a tanto senza qualche risveglio della coscienza pubblica in riguardo al grave problema che ha affaticato il nostro paese. L'inchiesta del 1878, promossa dal Parlamento, fu un tentativo per conoscere il vero stato delle cose e venire a salutari provvedimenti: i contratti del 1885 furono la conseguenza di quell'inchiesta.

Ma questi contratti non migliorarono di molto la situazione.

Per le costruzioni, dopo essersi commesso il grave errore di affidare alle società gli studi delle linee che esse avrebbero poi dovuto costruire, si venne alle onerose convenzioni del 1888.

Per l'esercizio, nonostante qualche miglioramento nel servizio ferroviario, si finì col *deficit* dei fondi speciali; coi dissensi per il personale; colla prevalenza degli interessi delle Società in molte occasioni e particolarmente nell'esecuzione dei patti riguardanti la partecipazione dello Stato agli utili; indi sacrifizi e perdite del Tesoro senza parlare delle lagnanze del pubblico, in parte anche più o meno esagerate, per l'elevatezza delle tariffe, per cattive condizioni di trasporto, per mancanza di materiale mobile, per deficienza nel servizio delle stazioni e dei treni.

Esercizio di Stato o esercizio privato?

Al punto in cui siamo, quali risoluzioni ci conviene prendere di fronte alla scadenza delle vigenti convenzioni per migliorare le nostre condizioni in rapporto all'esercizio delle tre grandi reti ferroviarie italiane?

Quali risoluzioni per migliorare il nostro indirizzo, la nostra politica ferroviaria in generale?

Per rispondere alla prima domanda si presenta la questione: l'esercizio delle tre reti deve nuovamente affidarsi a Società private, o deve avocarsi allo Stato?

Ma per risolvere questa questione bisogna avere i termini di confronto: in qual modo dovrebbe continuare l'esercizio privato, quale dovrebbe essere l'ordinamento per un esercizio di Stato?

Bisogna sapere se, adottando l'esercizio privato, debba ricorrersi ad un tipo tutto diverso da quello scelto nel 1885, e nel caso negativo se il detto tipo sia suscettibile di miglioramento.

Non mancano coloro che vorrebbero abbandonare il tipo di contratto adottato nel 1885. Lo trovano molto complicato nei rapporti tra Stato ed esercenti, e desidererebbero renderlo più semplice ricorrendo al tipo della concessione intera.

Ma ciò è possibile? Costoro dimenticano che le ferrovie di cui sono oggetto i contratti del 1885 appartengono in

gran parte allo Stato, e quindi, per poter venire ad un contratto di esercizio con le condizioni che accompagnano le concessioni, cioè al contratto che dà, per un lungo periodo di tempo, la proprietà e l'esercizio delle ferrovie a Società private, si dovrebbe cedere la proprietà delle linee, già acquistate o costruite dallo Stato, a dette Società.

Chi vorrebbe oggi in Italia fare una simile proposta?

Nelle condizioni in cui si trovano la maggior parte delle linee componenti le tre reti, se si vuol continuare l'esercizio per mezzo di privati, bisogna ricorrere al tipo di contratti del 1885.

Ma sono questi contratti suscettibili di miglioramenti?

L'esame coscienzioso, gli studi fatti dalla Commissione, portano ad una conclusione affermativa.

Si può ottenere un miglior funzionamento dei fondi speciali con assegni rispondenti al loro compito.

Si può stabilire un corrispettivo di esercizio più razionale. Si possono migliorare le tariffe, soddisfacendo le esigenze della pubblica economia, senza portare danno al bilancio dello Stato. Si possono migliorare le condizioni dei trasporti, i patti riguardanti il servizio dei treni, gli orari e quanto altro si riferisce all'esercizio tecnico. E infine si possono stabilire condizioni per assicurare un più esatto adempimento dei patti da parte delle Società.

Riconosciuto adottabile il tipo degli attuali contratti, non rimane che migliorarne i patti e garantire l'applicazione di essi.

Quale, d'altra parte, l'ordinamento dell'esercizio di Stato da porre in confronto con quello privato?

Una grande azienda, come quella dei trasporti ferroviari, dev'essere retta con criteri eminentemente industriali; i suoi amministratori devono avere libertà d'iniziativa; il suo bilancio non deve essere subordinato alle esigenze del bilancio dello Stato; tutto deve procedere in modo da evitare influenze nocive al buon andamento del servizio e ai risultati finanziari dell'impresa.

L'azienda ferroviaria, se azienda di Stato, dovrebbe quindi essere autonoma.

L'esercizio privato e i contratti del 1885.

Stabiliti così i termini del confronto, come risolvere la questione della scelta del sistema di esercizio?

Conviene passare ad un esercizio di Stato con azienda ferroviaria autonoma, o continuare con l'attuale ordinamento corretto e migliorato?

Molti in Italia vorrebbero abbandonare l'esercizio privato per fare condurre dallo Stato stesso le sue ferrovie.

Non avremmo nulla da opporre in via di massima: tutte le considerazioni e gli argomenti coi quali si sono riempiti volumi dai sostenitori dell'esercizio di Stato e da quelli dell'esercizio privato, sono in generale considerazioni, argomenti di ordine teorico, e non hanno in realtà un gran valore pratico.

I fatti dimostrano che uno Stato può benissimo esercitare le proprie ferrovie, come provano che queste possono benissimo essere esercitate da società private. Bisogna che lo Stato si trovi nelle condizioni di poter condurre una così vasta azienda industriale, e che le società siano, dai patti del contratto e da una perfetta organizzazione di controllo, poste in grado di adempiere scrupolosamente ai proprii doveri.

Disgraziatamente l'Italia non è nelle condizioni politico-sociali dei paesi ove lo Stato esercita le proprie ferrovie, e difficilmente potrebbe organizzare un'azienda tanto importante e reggerla con quella competenza, con quella serietà di cui dà prova particolarmente la Prussia nell'esercizio della sua grande rete ferroviaria.

Siamo quindi costretti a conchiudere per la continuazione del sistema di esercizio inaugurato coi contratti del 1885.

Proponendo per le nostre ferrovie la continuazione dell'esercizio privato, quale dovrebbe essere il tipo del contratto, la durata di esso, la ripartizione delle linee?

Non possiamo concepire un contratto di appalto di esercizio informato al concetto di affidare tutte le spese allo esercente e di obbligarlo al pagamento di un canone a favore dello Stato. In questo modo lasceremmo arbitre le società di regolare le spese che riguardano in parte il mantenimento del patrimonio ed il suo miglioramento, e non garentiremmo quindi gli interessi dello Stato.

Siamo perciò di avviso che si debba rinnovare il tipo del contratto adottato nel 1885.

Così manteniamo interamente il concetto fondamentale a cui s'informano le convenzioni vigenti: le spese di esercizio alle società esercenti, le spese di carattere patrimoniale allo Stato, per mezzo delle società.

Non crediamo si debba assegnare ai contratti una durata maggiore di venti anni; bisogna tener conto delle mutevoli condizioni dell'industria ferroviaria per trasformazioni tecniche ed economiche.

Confermiamo la ripartizione attuale delle linee in tre reti, due longitudinali pel continente ed una per la Sicilia; ma non abbiamo voluto escludere qualche limitata variazione per alcuni brevi tratti, od un raggruppamento diverso delle linee che costituiscono la rete Adriatica, ove la Società delle Ferrovie Meridionali ritornasse all'esercizio delle sole sue linee.

I criteri del nuovo funzionamento.

Confermando il tipo di contratto di appalto dell'esercizio, quali i criteri generali a cui si dovrebbe informare il nuovo ordinamento?

Abbiamo creduto, non soltanto utile, ma indispensabile nell'interesse dello Stato, mantenere i fondi speciali per la conservazione e per l'incremento del patrimonio ferroviario, e ne abbiamo aumentate le assegnazioni che si sono mostrate deficienti per il passato.

Ma, desiderosi di migliorare tutta la parte finanziaria dei contratti, facciamo ancora un altro passo oltre a quello che abbiamo creduto indispensabile per mettere i fondi speciali nelle condizioni di potere bene funzionare: stabiliamo cioè che le spese patrimoniali debbano essere fatte annualmente colle entrate dell'azienda, e che il bilancio dello Stato debba ricevere le entrate ferroviarie nette da ogni spesa.

Abbiamo voluto in questo modo affermare il principio, che l'azienda ferroviaria debba in ogni anno provvedere coi proprii mezzi finanziari ai proprii bisogni; e quindi che le spese pel materiale mobile e fisso, per rinnovamento dei binari, per l'allargamento di stazioni, per miglioramenti di ogni sorta, e per nuove opere rese necessarie dall'accrescimento di traffico, debbano esser fatte tutte in conto capitale, ossia senza che si contragga alcun debito.

Quesfa nostra risoluzione contribuisce ad una maggiore sincerità del bilancio dello Stato e a quella politica di seria ed ordinata finanza, che non dovrebbe essere mai abbandonata dal nostro Paese.

E' una vera entrata per il bilancio dello Stato tutto ciò che si versa in essa dall'azienda ferroviaria quando questa contrae debiti ogni anno per le sue molteplici esigenze?

Non si spinge in questo modo il Governo e il Parlamento ad aumentare le spese valendosi di entrate che, in parte, rappresentano debiti nuovi?

Nè si dica che, spendendo in conto interesse per il miglioramento del patrimonio e per provvedere ai lavori richiesti dall'aumento del traffico, si contraggono debiti che poi vengono ammortizzati coll'aumento dei prodotti. Tutto ciò può essere scrupolosamente eseguito da società private industriali. Il nostro Stato difficilmente ammortizza i suoi debiti: al contrario li consolida.

Lo Stato sappia quali sono veramente le entrate di cui può disporre; l'azienda ferroviaria provveda ogni anno a sè stessa e versi al bilancio generale ciò che rimane del prodotto, detratte tutte le spese.

Con questi provvedimenti, che noi crediamo opportuni, e cogli aumentati assegni ai fondi speciali, noi potremo avere una rete in buono stato, e un esercizio che risponda alle esigenze del commercio e dell'economia pubblica.

Per essersi nel passato trascurati questi concetti, abbiamo

avuto ferrovie in cattive condizioni prima del 1885; abbiamo dovuto fare affrettatamente ed in modo poco soddisfacente grandi spese dopo il 1885; e possediamo anche oggi una rete ferroviaria non rispondente alle esigenze del servizio. Tutto ciò non ostante i debiti contratti durante questo periodo di esercizio privato, e non ostante i sacrifici del tesoro.

I mezzi finanziari.

E qui sorge la questione: deve provvedersi con mezzi straordinari ai bisogni delle reti alla scadenza dei vigenti contratti di esercizio?

Vi sono certamente lavori complementari urgenti da eseguire, materiale mobile da acquistare; avendo noi però stabilito che l'azienda ferroviaria deve provvedere a sè stessa, prima di versare le sue entrate al bilancio dello Stato, siamo contrari a gravare il detto bilancio delle spese occorrenti per mettere in assetto le nostre ferrovie.

Per sopperire a queste spese noi abbiamo dotato largamente la Cassa per gli aumenti patrimoniali; esse dovranno farsi gradatamente e non in modo tumultuario, come furono fatte le spese per le opere iscritte nell'allegato *B* delle convenzioni del 1885.

Ciò rispecchia la logica delle nostre proposte.

Chiamando lo Stato ad usufruire soltanto delle entrate nette dell'azienda ferroviaria, e non di quella parte di entrate che devono servire sia per manutenzione straordinaria, sia per miglioramenti resi necessari dall'aumento del traffico, non potevamo far gravare direttamente e in una sol volta sul suo bilancio le spese che si credono necessarie per una nuova sistemazione delle nostre reti.

Se, col sistema che noi abbiamo voluto abbandonare, si falserebbe il bilancio dello Stato iscrivendo nelle entrate una cifra che non è vera entrata, poichè nello stesso tempo si aumenterebbero i debiti dello Stato siano anche ammortizzabili; se, con quel sistema, si otterrebbe il risultato di spingere il Parlamento ad annuire ad aumenti di spese in vista di apparenti entrate; col sistema di ricorrere al bilancio dello Stato, di tempo in tempo, per mettere in assetto le ferrovie, si subordinerebbe il detto bilancio alla azienda ferroviaria, con grave danno della finanza e dei contribuenti.

Bisogna pertanto seguire un sistema diverso, col quale si possa avere una politica di rigorosa economia, in rapporto al bilancio dello Stato, e nello stesso tempo si possano fare le spese occorrenti per dare al traffico le facilitazioni di cui abbisogna e che sono necessarie per accrescere lo slancio industriale e commerciale del nostro Paese.

Tariffe e condizioni di trasporti.

Abbiamo cercato di seguire simile criterio anche nella soluzione della questione dei prezzi e delle condizioni dei trasporti.

Si aspetta dal pubblico la scadenza dei vigenti contratti per vedere realizzati grandi ribassi di tariffe per mezzo, sia di un servizio governativo, sia anche di nuove convenzioni con società private.

Certamente la facilità dei trasporti e la mitezza delle tariffe sono fattori principali delle trasformazioni economiche che si sono verificate nei tempi moderni; e non può negarsi che nel nostro paese la riduzione dei prezzi ferroviari non sia giunta ancora al suo limite. Ma nelle considerazioni che servono di guida alle riduzioni non bisogna esagerare; non bisogna tener presente soltanto il vantaggio particolare, nè basta accennare a benefici generali che qualche volta sono problematici.

Vi sono riforme da fare in questa importante parte dell'azienda ferroviaria; ma non bisogna credere che si possano ridurre le tariffe per tutte le merci sino a discendere al costo delle spese puramente necessarie per eseguire i trasporti togliendo così all'azienda ferroviaria quella parte di entrate che oggi compensano, sia pure in minima misura, gli interessi che lo Stato paga per i capitali impiegati nell'impianto delle linee.

Occorre ridurre alcune tariffe dei viaggiatori: facilitare sempre più i trasporti delle merci povere, o di quelle che colle attuali tariffe non trovano tornaconto a muoversi; aiutare le esportazioni; infine far tutto ciò che è necessario per giovare all'agricoltura, all'industria, al commercio; ma non bisogna venire a provvedimenti che possano portare gravi oneri ai contribuenti.

E' vero che, in questo caso, i sacrifici dei contribuenti non sarebbero improduttivi, ma devesi agire sempre con criteri di giustizia.

Nel nostro paese non vi è ovunque una densa rete di ferrovie: molte regioni ne sono prive: ribassando le tariffe senza un razionale criterio, non si obbligherebbero gli abitanti di queste regioni a sopportare gli oneri che verrebbero al bilancio dello Stato per accordare dei benefici a coloro che molto usufruiscono delle ferrovie?

E poi, se si vuol fare astrazione dei criterii di giustizia, non è il caso di considerare gli effetti che avrà sulla stessa agricoltura, sulle industrie, sul commercio una riduzione di entrate, a danno del bilancio dello Stato, per irrazionali ribassi di tariffe?

Infatti si parla spesso di benefici diretti ed anche indiretti dipendenti dalla continua facilitazione dei trasporti, ma nello stesso tempo non si pensa alle perdite indirette che cagiona l'accrescimento di carichi pubblici che ricadono sul contribuente e quindi, in parte, sullo stesso produttore.

E' opportuno tenere sempre presente il bilancio dello Stato quando si discutono questioni che sono legate ad esso con intimo rapporto.

Grave è il peso delle imposte sull'agricoltura e sulle industrie del nostro paese; difficili sono diventate molte transazioni; difficile lo sviluppo delle industrie, e si tende già ad un disgravio di cui non si trova agevolmente la formula. Si vuole accrescere ancora questo peso insopportabile per i contribuenti per fare riduzioni capricciose di tariffe?

Noi riconosciamo in massima l'importanza di queste riduzioni, come l'importanza di ogni miglioramento tecnico nel servizio ferroviario; ma se le riduzioni medesime, se i miglioramenti contribuiscono largamente alla prosperità pubblica, hanno una contropartita, e bisogna vedere quanto costano, prima di concedere tutto ciò che si chiede.

Non arrestiamoci nella via dei miglioramenti, ma proponiamoci di agire sempre con prudenza, e senza dimenticare il bilancio dello Stato, che rappresenta un vero interesse generale.

Questo bilancio, oltre che essere alimentato da insopportabili imposte, ha grandi compiti cui adempiere.

Senza accennare a tutte le urgenti esigenze dei pubblici servizi, esigenze che, in un tempo in cui tanto si chiede allo Stato, si vuole che vengano da esso soddisfatte, basti ricordare che la nostra rete ferroviaria deve essere completata e che le linee ancora da costruire non sono nè le più facili nè le più produttive.

Il personale.

Avremmo voluto seguire gli stessi criteri per la questione del personale, ma non abbiamo potuto esaminarla interamente: abbiamo dovuto tenere contro dei fatti compiuti.

La spesa per il personale delle reti affidate alle tre grandi Società esercenti ammonta in cifra tonda ad oltre 125 milioni di lire, ciò che rappresenta in rapporto alla spesa di esercizio, una percentuale del 56.5 del prodotto lordo.

Ritenuta molto grave questa spesa, si era concepita la speranza di poterla diminuire, e di ridurre quindi il coefficiente di esercizio, che per le nostre linee è superiore di molto a quello di varie reti estere.

Ma queste speranze sono andate deluse. Dopo dissensi sorti tra le Società e lo Stato per l'esecuzione dei patti contenuti nei contratti del 1885 per il personale, questo ha richiesto ed ottenuto, con la minaccia di uno sciopero,

importanti concessioni; la questione del coefficiente di esercizio è diventata così ancora più grave.

E ancora più grave si presenta, se si considera che, oltre agli stipendi, ai salari ed agli effetti delle ultime concessioni fatte dal Governo, bisogna tenere conto dei contributi corrisposti dalle Società agli Istituti di previdenza, delle tasse speciali imposte per provvedere in parte ai disavanzi di detti Istituti e infine degli altri provvedimenti che questi potrebbero richiedere.

Ci siamo limitati a stabilire i rapporti fra Governo e Società negli eventuali nuovi contratti in riguardo al personale ed i doveri di questo in ordine al servizio; ma la questione finanziaria rimane intera, irresoluta.

S'insiste energicamente per riduzioni di tariffe, per miglioramenti tecnici nell'esercizio, per accrescere la celerità e la sicurezza dei treni, per diminuire i termini di resa delle merci; s'insiste per aumenti di materiale mobile, ampliamento di stazioni, aggiunta di binari; cioè per diminuzioni di entrata ed aumenti di spese; e s'insiste, nello stesso tempo per migliorare sempre più le sorti del personale, cioè per accrescere maggiormente la parte più importante della spesa in un esercizio di strade ferrate.

Certamente è opportuno, è conforme a giustizia preoccuparsi delle sorti del personale ferroviario, e molto si è fatto per il trattamento di esso, per le ore di lavoro, per i soccorsi in caso di malattie, per le pensioni. Ma se, dopo essersi fatto anche oltre il necessario, si vogliono gravare le ferrovie di spese superflue, si crea, coll'aumento del costo dell'esercizio, un grandissimo ostacolo alla riduzione delle tariffe ed al miglioramento del servizio, e, nello stesso tempo, si accrescono gli oneri sopportati dai contribuenti per favorire i trasporti.

Questi oneri sono già oltremodo ingenti. Il debito contratto dallo Stato per le ferrovie oltrepassa i cinque miliardi, e gli interessi gravano in grandissima parte sul pubblico bilancio.

E' necessario che in Italia si abbia un'idea precisa delle condizioni in cui si trova l'azienda ferroviaria, e dello scopo a cui si deve con essa mirare.

L'azienda presenta un rilevante *deficit* annuale, a cui si provvede con grandi sacrifici dai contribuenti; richiede inoltre considerevoli spese per le linee e per il materiale rotabile, pel completamento della rete.

In questo stato di cose è indispensabile che si resista contro qualsiasi tentativo di spesa non giustificata: che si sottragga l'azienda da qualsiasi indebita ingerenza; che si regga con norme sane e vigorose. Se essa diventerà campo da sfruttarsi dal personale, o da consorterie, ne sorgerà un vero disastro finanziario ed economico per il nostro Paese.

Il sistema dell'esercizio economico.

E la necessità di norme sane e vigorose per la nostra azienda ferroviaria ci ha fatto insistere sulla convenienza di applicare a gran parte delle nostre linee il sistema dell'esercizio economico.

Caratteristiche di questo sistema sono i risparmi che possono conseguirsi nelle spese d'esercizio mercè la semplificazione delle norme regolamentari del servizio, consentita dalla limitata entità del traffico, e la riduzione della tariffa, ridotta a promuoverlo.

L'esercizio economico, appena iniziato in via d'esperimento su alcune delle nostre linee ha grande importanza per il nostro Paese; molte essendo le ferrovie i cui prodotti sono tanto scarsi da non giungere a compensare le spese.

Anche limitandolo alle linee che dànno un prodotto chilometrico inferiore a L. 10,000, quasi la metà (il 43 0|0) di tutte quelle che costituiscono le tre grandi reti verrebbe assoggettata a questo nuovo regime, con manifesto giovamento pel pubblico che fruirebbe dei ribassi delle tariffe, e con vantaggio dello Stato in dipendenza della minore spesa d'esercizio.

E noi riteniamo che, non solo si debba applicare quel regime a dette linee, ma che sia utile estenderlo a molte altre, anche di maggiore prodotto, traendo norma dagli esempi offerti dall'estero, purchè si proceda con la massima prudenza nella riduzione delle tariffe.

Modificazioni ai vigenti contratti.

Questi i concetti fondamentali per il nuovo ordinamento delle ferrovie di proprietà dello Stato.

Ma molte ed importanti modificazioni sono state proposte per la maggior parte dei patti dei vigenti contratti, e fra esse quelle riguardanti il corrispettivo di esercizio, il capitale sociale, il saggio di interesse da corrispondere alle Società sul capitale stesso, la partecipazione agli utili da parte dello Stato.

Non abbiamo creduto opportuno determinare la misura del corrispettivo di esercizio, la quale emerge dal complesso degli accennati provvedimenti diretti a conseguire risparmi nelle spese; dall'esperienza tratta dai risultati del trascorso periodo; dalle nuove condizioni che verranno imposte alle Società.

Ma, esaminati gli inconvenienti delle diverse forme di corrispettivo stabilite dalle convenzioni per le linee delle reti principali e per quelle delle secondarie, abbiamo reputato preferibile che, per tutte le linee il corrispettivo sia uniforme e costituito di due parti, l'una fissa in ragione dello sviluppo chilometrico delle reti, l'altra variabile, consistente in una data quota proporzionale al prodotto lordo. Tolta così ogni disparità di trattamento fra le diverse linee, il traffico seguirà ognora la via naturale e più conveniente, e ciò anche nel caso che, per determinati gruppi di ferrovie cui venisse applicato diverso sistema di esercizio, si mutasse la misura del compenso fisso chilometrico.

Il capitale sociale.

Abbiamo considerato le condizioni cui il capitale sociale deve soddisfare per offrire quella garanzia che è necessaria per la solidità di un'azienda così importante, senza che nel tempo stesso ne derivi soverchio onere allo Stato; ed abbiamo concluso che il capitale sociale sia costituito, per una parte, dalle somme che le Società impiegano nell'acquisto del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti all'atto della stipulazione; per l'altra, dalla somma che esse sborserebbero allo Stato, a titolo di cauzione per il materiale mobile all'inizio dei contratti.

E ciò perchè riteniamo si debba stabilire chiaramente che il materiale mobile appartenga allo Stato, e che le Società ne siano responsabili e ne curino la manutenzione.

Abbiamo proposto che a parziale compenso del capitale venga stabilita una remunerazione commisurata, all'incirca, al saggio d'interesse corrisporto ai titoli del debito pubblico all'atto della stipulazione. Si conseguirebbe così dallo Stato un sensibile beneficio pel minor saggio d'interesse, in confronto di quello accordato dalle convenzioni vigenti, e l'esercente troverebbe il proprio guadagno nella retribuzione che esso percepirebbe per le spese d'esercizio, la quale essendo in parte proporzionale al prodotto indurrebbe la Società a promuovere il traffico.

Partecipazione dello Stato agli utili della Società.

Infine, a simiglianza di quanto fu stabilito nelle vigenti convenzioni, lo Stato deve partecipare agli utili complessivi della Società, qualora essi eccedano une data misura. E ciò perchè l'ammontare di quegli utili trae origine, oltrechè da una savia amministrazione, da patti contrattuali che l'esperienza potrebbe dimostrare troppo vantaggiosi per l'esercente.

Ma, affinchè questo diritto dello Stato possa avere più facile e sicura esplicazione, proponiamo che la partecipazione cominci appena gli utili della Società superino il saggio normale dell'interesse corrisposto al capitale sociale, ma che la misura della partecipazione stessa sia minima da principio e non giunga alla metà che per l'eccedenza dell'utile netto oltre il 6 per cento sul capitale versato in azioni.

Risultati finanziari pel bilancio dello Stato.

E quali saranno, si potrebbe chiedere, i risultati finanziari delle modificazioni suggerite, in rapporto al bilancio dello Stato?

Una risposta concreta implica la complessa valutazione di elementi diversi, alcuni dei quali non sono ancora completamente noti, ed altri non lo saranno che alla scadenza dei contratti attuali. Non possiamo quindi indicare cifra alcuna. Tuttavia ci è lecito asserire fin d'ora che il primo vantaggio sarà quello di una maggiore sincerità del bilancio ferroviario.

Possiamo presumere che ai maggiori oneri dipendenti dalle spese pei miglioramenti del servizio e del personale, corrisponderanno maggiori economie nelle spese di esercizio, per effetto della migliore utilizzazione degli impianti e della più perfetta organizzazione dei servizi e del personale medesimo. Tenuto inoltre conto dei risparmi nella retribuzione del capitale sociale; dei maggiori proventi dello Stato per la sua compartecipazione agli utili netti dell'azienda; dello sviluppo naturale del traffico; reputiamo che l'esercizio delle tre reti non porterà nuovi oneri al bilancio dello Stato.

Per la rigorosa esecuzione dei contratti.

Proponendo di migliorare i contratti abbiamo pensato ai mezzi più efficaci per ottenere la rigorosa esecuzione di essi.

Per garentire meglio gli interessi dello Stato non abbiamo voluto proporre un sistema di contratti in cui si lasci troppa libertà alle Società esercenti nel provvedere alle esigenze del patrimonio ferroviario. Con ciò, però, non abbiamo risoluto tutta la questione delle garanzie che lo Stato deve trovare nei nuovi contratti.

Le Società esercenti hanno cercato di far prevalere i propri interessi nelle spese fatte con i mezzi assegnati ai fondi speciali; hanno cercato di nscondere, o meglio, non hanno messo in luce i risultati delle loro aziende in rapporto al patto della partecipazione agli utili; si sono anche rifiutate di permettere all'amministrazione governativa l'esame delle loro contabilità.

Il R. Ispettorato non ha sempre esercitato a tempo debito il controllo domandatogli; non lo ha sempre esercitato efficacemente.

È indispensabile quindi che si completino le leggi ed i regolamenti riguardanti il sindacato finanziario dello Stato, in quanto siano insufficienti; è indispensabile che si organizzi l'Ispettorato in modo che il controllo tecnico, amministrativo e finanziario possa essere esercitato permanentemente, energicamente e con ogni efficacia.

Con questi provvedimenti non è nostro scopo di stabilire un sistema di cose in cui il meccanismo del controllo, la molteplicità dei suoi organi, la mancanza di semplicità, nei rapporti finanziari fra lo Stato e le Società, complichino spesso e troppo gli affari, ritardandone la soluzione. Non vogliamo togliere le iniziative alle Società, non vogliamo indebolire la loro azione direttiva; vogliamo soltanto che si controlli efficacemente; e per controllare efficacemente non importa tener conto dei dettagli che in grandi imprese non si prestano ad irregolarità nascoste, ma ispezionare e giudicare con autorità la gestione di queste imprese, dal punto di vista dei rapporti col pubblico e col tesoro.

Per venire a questi risultati non proponiamo un grande aumento di funzionari, non moltiplichiamo di troppo le formalità amministrative; ma ci manteniamo nei limiti richiesti da una seria organizzazione che lasci ampia libertà alle Società nelle loro gestioni, non accresca capricciosamente le spese per il tesoro, e renda possibile l'esercizio delle ferrovie per mezzo di Società private.

Ragioni del sistema proposto.

Queste le risoluzioni fondamentali da noi adottate in vista della prossima scadenza delle convenzioni del 1885.

Coloro che vorrebbero l'esercizio privato sotto forma di concessione intiera, con canone a favore dello Stato, lasciando assoluta libertà agli esercenti di provvedere tanto alle spese di esercizio quanto a quello riguardante il patrimonio, non accetteranno forse favorevolmente l'ordinamento da noi proposto.

E coloro che preferirebbero l'esercizio governativo con facoltà al Parlamento di stabilire i bilanci dell'azienda, di influire illimitatamente sui servizi, sul personale, su ogni particolarità dell'azienda stessa, neppure approveranno le nostre conclusioni per un eventuale esercizio governativo informato al principio dell'autonomia. Gli uni ci diranno che il nostro ordinamento è quello di un esercizio di Stato fatto per mezzo di Società private; gli altri, appellandosi allo Statuto, protesteranno perchè noi vogliamo sottrarre una grande e importante azienda all'influenza diretta del Parlamento.

Gli uni e gli altri però dovrebbero meditare bene sui fatti che obbiettivamente ha esaminati la Commissione, sui criteri che l'hanno condotta alle sue risoluzioni.

Nel momento attuale, volendo ben risolvere la grave questione dell'esercizio delle ferrovie appartenenti allo Stato, non si può proporre che la continuazione del sistema iniziato nel 1885, con quelle correzioni ai patti d'esercizio consigliate dall'esperienza, e con quei provvedimenti dei quali constatammo più sopra la necessità e l'urgenza.

Se abbandonassimo quel sistema per l'esercizio delle ferrovie, ritorneremmo alle incertezze, agli errori del passato, tanto fatali alla finanza ed allo sviluppo economico del nostro paese.

La politica ferroviaria.
Il nuovo indirizzo per le costruzioni.

Ma ci resta a rispondere ad un'altra questione: Quale deve essere la nostra politica ferroviaria in generale?

Questa questione è più vasta; comprende, oltre l'esercizio delle tre Reti, le nuove costruzioni; involge l'azione che lo Stato deve esercitare su tutte le linee concesse all'industria privata e non ancora riscattate; racchiude, in una parola, l'intiero programma ferroviario italiano. La Commissione ha preso importanti deliberazioni al riguardo; da tutte le sue discussioni, da tutte le sue deliberazioni traspare così netto, preciso il suo pensiero in rapporto allo svolgimento che dovrebbero avere tutte le parti del problema ferroviario del nostro paese, da sentirci pronti a rispondere alla complessa domanda. E prima di tutto accenniamo alle nuove costruzioni.

Dopo le fortunose vicende dei primi anni della costituzione del Regno, il programma più importante per dotare il nostro paese di strade ferrate fn quello del 1879; ma, disgraziatamente, allora si improvvisò inconsideratamente una Rete, che intrapresa in molti punti nello stesso tempo, non fu completata nel termine previsto, e si impegnò il paese in una spesa di due miliardi.

Questa Rete non è ancora compiuta. Si è formata, al principio dello scorso decennio, una tendenza poco benevola per le costruzioni ferroviarie, e questa tendenza, non ostante le migliorate condizioni delle finanze e dell'economia pubblica, dura ancora ed è un ostacolo allo sviluppo delle nostre strade ferrate. La Rete attuale italiana, lo si è detto, presenta una immensa diversità nella densità delle sue maglie da regione a regione, da provincia a provincia. Non si possono dunque, malgrado quella tendenza, lasciare popolazioni intere in uno stato di grande inferiorità rispetto ad altre più fortunate nel godimento dei mezzi per celeri trasporti.

Oltre a questa importante ragione di sperequazione fra le varie parti dell'Italia, non può neanche trascurarsi quella d'interesse generale nazionale; le ferrovie, nei tempi attuali, sono una delle necessità più urgenti per il nostro paese; l'esecuzione di esse può contribuire in sommo grado a porre le nostre industrie e la nostra civiltà al livello delle industrie e della civiltà degli altri popoli d'Europa.

Quale evidente inferiorità havvi tra la nostra Rete, per quanto riguarda la sua estensione, e quella della Francia, dell'Inghilterra, della Germania, del Belgio, dell'Austria-Ungheria!

In ragione di territorio, noi ci troviamo all'ottavo posto fra gli Stati d'Europa; in ragione di popolazione siamo al tredicesimo, cioè appena prima del Portogallo, della Russia, della Grecia, della Turchia e della Serbia. Questa nostra inferiorità attuale ci deve quindi far riflettere seriamente, e noi crediamo che sarebbe un grave errore insistere, per quanto riguarda le costruzioni, nell'indirizzo adottato nel 1891, quando le condizioni finanziarie del nostro paese erano ben diverse dalle attuali.

Ma se dobbiamo continuare le costruzioni ferroviarie, diverso dal passato deve essere l'indirizzo per il futuro. Le nuove costruzioni non devono essere nuovamente causa dell'aumento dei nostri debiti e degli inconvenienti a cui abbiamo accennato nel principio di questa Relazione; dobbiamo in massima abbandonare le costruzioni dirette per parte dello Stato e ritornare alle concessioni intere a Società private con sovvenzioni. Se si vuole che lo Stato esegua direttamente qualche costruzione, nel fine di poter sempre disporre di un personale abile per il controllo tecnico da esercitare sulle Società, queste costruzioni si facciano senza ricorrere a debiti, ma cogli avanzi di bilancio.

Nè alle nuove costruzioni devesi provvedere senza un concetto industriale.

Abbiamo commesso il grave errore di costruire linee di interesse locale, poco produttive, a sezione normale, e quindi ci siamo messi nell'impossibilità di ricavare da esse, non soltanto gli interessi per i capitali d'impianto, ma neanche le spese d'esercizio. Questo errore è stato fatale per la nostra finanza, e fatale anche per lo sviluppo della nostra Rete e per l'esercizio di essa.

Questo errore non deve più rinnovarsi. La più scrupolosa parsimonia deve mantenersi nelle spese di costruzione e ogni linea deve avere quel tipo di scartamento che la sua potenza produttiva richiede.

Il nuovo indirizzo per l'esercizio.

E lo stesso concetto industriale deve presiedere all'indirizzo da darsi al nostro esercizio ferroviario. Quale sconfortante spettacolo presenta una parte delle nostre strade ferrate! Treni che viaggiano vuoti; prodotti tanto esigui da compensare soltanto una minima parte della spesa viva di esercizio.

Anche tutto questo deve avere un termine. Si adotti, per le linee di debole traffico, un esercizio economico che renda possibile l'incremento dei trasporti e diminuisca in notevole misura il rapporto fra le spese ed il prodotto. E' follia voler pensare che in Italia si debba continuare a costruire ed esercitare le ferrovie coi criteri adottati nel passato. Si seguiterebbe a gravare enormemente sul bilancio dello Stato; si renderebbe impossibile lo sviluppo ed il completamento della rete; si danneggierebbe oltremodo la pubblica economia.

Per le linee già concesse e non riscattate.

E se per le nuove linee dobbiamo ricorrere alle concessioni con sovvenzioni, quale deve essere la condotta del Governo in riguardo alle linee già concesse e non ancora riscattate?

I riscatti furono eseguiti in larga scala in Italia da coloro che volevano stabilire una grande gestione dello Stato per l'azienda ferroviaria; ma la volontà del Parlamento nel 1876, le proposte della Commissione d'inchiesta del 1878, ci portarono all'esercizio privato per mezzo di Società appaltatrici. Oggi, ritornare di nuovo al concetto di un esercizio di Stato, per le condizioni politiche e sociali in cui il nostro Paese si trova, sarebbe, come dimostrammo, errore tanto grave quanto quello di ritornare al sistema di costruzioni dirette per parte dello Stato. Non è quindi il caso di pensare ad una politica di riscatti per le ferrovie che si trovano ancora in mano di Società private.

Ritornando al sistema delle concessioni di costruzione ed esercizio, ne viene di conseguenza che sia lasciato alle attuali Società concessionarie il tempo di usufruire delle loro concessioni, eccezione fatta di quelle linee il cui riscatto tornerebbe di grande vantaggio al tesoro, o per le quali vi fossero importanti ed urgenti ragioni che il riscatto stesso consigliassero.

Questo il programma che noi crediamo conveniente per un buon svolgimento della questione ferroviaria.

Con esso tendiamo a ritornare alla politica con tanta opportunità inaugurata nell'anno 1865 e poi abbandonata, la politica delle concessioni.

Ci sarà impossibile adottarla intieramente, poichè i riscatti eseguiti dopo quel tempo ce lo impediscono. Ma, per l'avvenire, dovremo procedere a concessioni intere per le nuove linee da costruirsi: ad appalto dell'esercizio per le reti di Stato; a riscatti delle sole linee per le quali si manifestasse convenienza o bisogno.

Benefici delle soluzioni proposte.

Non vediamo altra soluzione nella condizione nostra e nell'interesse del nostro Paese.

Questo programma non presenta pericolo per il bilancio dello Stato.

Le nuove costruzioni non si farebbero ricorrendo a debiti, bensì mediante concessioni. E' vero che le sovvenzioni nelle concessioni costituiscono un onere per il Tesoro, ma le sovvenzioni si dànno per un tempo limitato, e non sarebbero elevate, nè tali da costituire un forte onere, costruendo economicamente le linee a debole traffico.

Questo programma rafforza l'unità nazionale, ci mette a pari delle altre nazioni civili ed è anche di grande vantaggio alla economia pubblica.

In qual modo raggiungere l'alto scopo di un grande sviluppo della ricchezza nazionale, se non dando alle industrie, all'attività del Paese i validi strumenti, i potenti mezzi di cui hanno bisogno?

Le riforme dei tributi possono valere ad eliminare discordanze ed ingiustizie sociali; ci vogliono però mezzi più efficaci per raggiungere un grande progresso economico, e questi sono le celeri comunicazioni, i trasporti a buon mercato. L'esperienza ne dà prova.

Possibili opposizioni e risposte.

Questo programma sarà intieramente accolto?

Per le nuove costruzioni, coloro che appartengono a regioni ben dotate di ferrovie si lascieranno forse indurre da inopportune considerazioni finanziarie, e insisteranno per un indirizzo, in fondo, negativo.

Per tutte le altri parti del programma avremo forse la opposizione di coloro che hanno idee preconcette; di altri che subordinano così importanti questioni alla politica, alle esigenze di partito; di altri, infine, animati da uno spirito di imitazione per tutto ciò che si fa fuori d'Italia, i quali troveranno che noi non seguiamo in tutto l'esempio della Francia e trascuriamo intieramente di tener conto di quanto si fa dalla Prussia, dalla Svizzera, dall'Austria-Ungheria.

Nella soluzione dei grandi problemi che strettamente si legano alla politica, alla finanza, all'economia pubblica, gli uomini chiamati a dirigere le cose dello Stato non devono lasciarsi guidare ad interessi particolari, regionali, da preconcetti, da teorie, da passioni di parte, da spirito d'imitazione. Un altro criterio pratico deve essere il movente dei loro atti.

Per ben risolvere tali questioni necessita lo studio obbiettivo delle condizioni del Paese al quale si vuol provvedere: non vi è una sola via che possa a tutti servire; non vi è l'assoluto. Bisogna ricercare il meglio relativo che varia coi paesi e con le circostanze. Per vie diverse, con mezzi assolutamente differenti, i vari popoli tendono a raggiungeve la meta prefissa per provvedere ai proprii bisogni.

Tendiamo anche noi a questa meta e con indirizzo fermo e sicuro.

E' urgente che si provveda finalmente a migliorare una condizione di cose resa difficilissima da incertezze, da er-

rori, da abbandono; è nostro dovere risolvere, senza alcun ritardo, la questione ferroviaria.

Dalla buona soluzione di essa potremo trarre sviluppo di ricchezza, aumento di grandezza per la patria nostra.

Roma, 18 maggio 1903.

V. Saporito, *Presidente e Relatore.*

UNA FERROVIA FRA L'EUROPA E L'AMERICA

Il *Geographical Magazine* di Edimburgo ha pubblicato particolari raccolti sul noto progetto, con audace perseveranza caldeggiato dagli Stati Uniti, di una ferrovia che riunisca l'America all'Europa. Da oltre un anno negli Stati Uniti si raccolgono fondi e si fanno studi a questo scopo, e non è impossibile che il gigantesco progetto possa avere attuazione, come tanti altri non meno arditi che hanno trionfato nella seconda metà del secolo scorso.

Negli Stati Uniti si è già costituito un Sindacato, che si è dato il còmpito di intavolar trattative colla Russia per conseguire il doppio privilegio e della costruzione della parte asiatica della linea e dell'esercizio di essa per un dato numero di anni, in capo ai quali essa passerebbe in proprietà del Governo russo, dietro corrispettivo da convenirsi, colla riserva a favore del Sindacato dei terreni coltivabili e delle miniere che si trovano in alcune regioni percorse dalla linea.

La consistenza del progetto si riassume dunque in questi sommi capi: costruzione, per parte degli Americani, di una ferrovia che congiunga Vladivostock (il porto nei mari della China, al quale deve metter capo la grande arteria Siberiana, in buona parte ultimata) alla punta Nuwain, sullo Stretto di Bhering; costruzione di un tunnel sottomarino nello Stretto esposto all'irrompere dei ghiacci; congiunzione con altra linea, dalla riva americana, dello Stretto colla grande arteria del Canadà, attraversando l'Alaska.

Ecco come, secondo gli studi primordiali del Sindacato, una ferrovia senza discontinuità, correndo da Calais, per Parigi, Berlino, Varsavia, Pietroburgo, Mosca e Vladivostock, al Capo Nuwain, sullo Stretto di Bhering, verrebbe a collegare l'Europa col Continente dell'America del Nord.

È opera d'ardire romano, che troverà ostacoli e gravi nel rigore del clima, nelle distanze, nelle solitudini inesplorate, e non pochi nella costruzione del tunnel sottomarino dello Stretto di Bhering. È però a tenersi conto che questo non raggiunge in misura quello della Manica, fra Douvres e Calais, e che per giunta è intersecato da due isole che si prestano alla suddivisione delle sezioni del tunnel, il quale, stando al progetto del Sindacato, sarebbe costruito con tubi grandiosi, già in uso a Montréal sotto il fiume S. Lorenzo.

Non occorre il dire che il Sindacato americano abbia avuto impulso alla titanica impresa da amor di scienza o da spirito d'umanitarietà: no, è sempre il trionfo del genio americano, eminentemente pratico, al quale tosto brillò l'intuizione del tornaconto rimuneratore nell'occasione del far valere terreni deserti e sconfinati della Siberia e dell'Alaska, riconosciuti suscettibili di dare beneficii enormi colla coltivazione e coll'allevamento del bestiame.

BIBLIOGRAFIA

L'arredamento dei grandi porti mercantili. — *Note di Edilio Ehrenfreund.* — L'egregio ingegnere del Genio Civile, Edilio Ehrenfreund, ha pubblicato una interessante monografia intorno all'arredamento dei porti mercantili, nella quale esamina tutti i sistemi in uso nei grandi porti per il funzionamento degli apparecchi di scarico, i meccanismi per le gru, gli elevatori, ecc.

Lo studio esamina poscia gli impianti ferroviari nei principali porti europei. I tecnici troveranno in questa monografia dei dati utilissimi per lo studio dell'importantissimo ed intricato problema dell'esercizio portuale.

L'ingegnere Ehrenfreund, la cui competenza in materia è nota, ha fatto quindi un lavoro degno di ogni encomio.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Commissione per lo studio del problema ferroviario del porto di Genova.

La Commissione per lo studio del problema ferroviario del porto di Genova è stata convocata dal suo Presidente, on. senatore Adamoli, pel giorno 28 del corrente mese, presso il R. Circolo ferroviario d'ispezione in Genova.

L'ordine del giorno è il seguente: 1° lettura ed approvazione del verbale dell'adunanza del 15 aprile u. s.; 2° studi geologici relativi alle varie ferrovie, di cui fu proposta l'esecuzione, per nuove comunicazioni fra il porto di Genova e la valle del Po; 3° studi sulle funicolari aeree in relazione alla proposta di applicazione per il trasporto dei carboni dal porto di Genova a Busalla.

><

La convenzione pel Sempione.

Al Ministero degli Esteri, sabbato, fu col Ministro svizzero firmata la Convenzione per il trasferimento dalla Compagnia del Giura-Sempione alla Confederazione della concessione per l'esercizio della linea del Sempione in conformità dello schema già concordato. La Convenzione dovrà essere presentata per l'approvazione al Parlamento.

><

Per le stazioni del Sempione.

Per provvedere la stazione internazionale di Domodossola e le stazioni di Preglia, Varzo ed Iselle degli impianti necessari ai servizi di pubblica sicurezza e di polizia sanitaria, delle poste e dei telegrafi e delle dogane, è preventivata la spesa di L. 755 mila, ripartita fra i tre Ministeri interessati nella misura seguente:

Ministero dell'Interno	L.	550,000
Id. Poste e Telegrafi	»	65,000
Id. Finanze	»	140,000

Inoltre, in aggiunta alla somma di L. 21,310,000, autorizzata con Legge 20 luglio, sarà inscritta nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici la somma di L. 800,000, di cui L. 400,000 per la costruzione in stazione di Domodossola o d'Iselle dei locali ed alloggi da porsi a disposizione delle Amministrazioni Svizzere, contro pagamento del convenuto canone annuo, e L. 400,000 per l'impianto del servizio di trazione nella stazione di Iselle.

><

Conferenza internazionale ferroviaria di contabilità.

I Delegati delle Amministrazioni facenti parte della Lega anglo-franco-olando-belga-tedesco-svizzero-austro-ungherese-italiana si sono adunati il 18 e 19 corrente mese nel Palazzo della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano per la conferenza annuale sulla contabilità dei trasporti in servizio internazionale.

Prima che si iniziassero le discussioni, il cav. ragioniere Lissoni, capo servizio della Ragioneria Centrale, volle dare ai Conferenti il benvenuto a nome della Mediterranea e dell'Adriatica, ringraziandoli di avere scelto l'Italia a sede delle loro adunanze pel 1903 e facendo voti perchè dalle discussioni, che pronosticava, come d'ordinario, ponderate ed interessanti, venissero semplificazioni ed economie.

La Conferenza era presieduta dal signor Lefèvre, direttore del Controllo delle Ferrovie Belghe dello Stato, e vi rappresentava la Mediterranea e l'Adriatica il cav. Cortassa, capo-divisione della prefata Ragioneria Centrale.

La massima cordialità ha regnato nella numerosa adunanza e nelle sue discussioni, ed una completa armonia d'intenti guidò i Delegati nella risoluzione delle varie questioni; d'onde l'eccezionalmente breve durata della Conferenza in rapporto ai molteplici argomenti ch'erano all'ordine del giorno.

Ultimate le discussioni, su proposta del Delegato del Würtemberg, fu proclamata Stoccarda sede della Conferenza pel 1904.

><

Ferrovia Bergamo-San Pellegrino-San Giovanni Bianco.

Il Consiglio di Stato ha dato voto favorevole alla concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia a trazione elettrica da Bergamo a San Pellegrino e San Giovanni Bianco alla Provincia di Bergamo, con la sovvenzione di L. 5000 al chilometro per 70 anni, riservando allo Stato la partecipazione del 30 per cento sul prodotto lordo chilometro eccedente le 12,000.

><

Ferrovia del Gottardo.

(L'esercizio 1902).

Giovedì prossimo si terrà a Lucerna una riunione del Consiglio d'Amministrazione della Società del Gottardo per deliberare circa il bilancio dell'esercizio scorso e sulla Relazione all'Assemblea generale degli azionisti, che avrà luogo, come il solito, nella seconda quindicina del prossimo mese di giugno.

><

L'orario estivo.

L'inaugurazione dell'orario estivo delle ferrovie del Mediterraneo, che era fissata al 1° giugno, è stata rimandata al 15 dello stesso mese.

><

Per l'accertamento dello stato delle linee e del materiale d'esercizio delle tre Reti.

Nei giorni 6, 7 e 8 del corrente mese si tenne in Roma, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, un'adunanza di molti funzionari del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, sotto la presidenza del R. Ispettore superiore comm. Vincenzo Longhi. Scopo dell'adunanza è stato quello di stabilire il da farsi per eseguire l'accertamento dello stato di consistenza delle linee e del materiale d'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e di concretare le norme per condurre nel modo più semplice e pratico le operazioni relative.

In sostanza, si tratta del lavoro di aggiornamento dei quadri di consegna alle Società esercenti delle linee dello Stato e dell'accertamento della consistenza inventariale del materiale d'esercizio; lavoro questo che, tanto per l'una cosa che per l'altra, affinchè possa riuscire veramente utile, vuole essere preordinato con modalità bene ideate ed uniformi.

La Commissione, dopo lunga discussione, ha potuto concretare le sue proposte, che si riassumono nel ritenere come lavoro più urgente, ed al quale in conseguenza deve darsi la preferenza, quello dell'aggiornamento dei quadri di consegna del 1885, salvo a procedere anche nel modo migliore, a mezzo degli Uffici di Circolo, anche all'accertamento dello stato di manutenzione delle linee.

Quanto al materiale di esercizio, la Commissione è andata d'accordo nello stabilire le norme da seguirsi nella formazione dei relativi inventari.

Anche per quanto riguarda l'aggiornamento dei quadri di consegna, la Commissione ha approvato apposito schema di norme ed istruzioni.

Per gli inventari del materiale rotabile e di armamento sarà tra breve convocata un'altra adunanza.

Ci viene assicurato che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici avrebbe fatto invito alle Società ferroviarie interessate di prendere parte in contradditorio coi funzionari governativi alle importanti operazioni alle quali abbiamo più sopra accennato.

><

Servizio economico sulla Casarsa-Spilimbergo.

Siamo informati che la Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione governativa la proposta per un esperimento di servizio economico, limitato ai viaggiatori e bagagli, sulla linea da Casarsa a Spilimbergo.

Scopo della proposta è quello di aumentare possibilmente il movimento dei viaggiatori, che sarebbe facilitato col ridurre le tariffe attuali di circa il 40 0[0, portando così un sensibile miglioramento alle condizioni della regione servita dalla linea medesima.

La proposta sarebbe subordinata alla riduzione della imposta erariale al massimo consentito dalla legge del 9 giugno 1901, n. 220, e cioè al 2 0[0. La proposta in parola considererebbe l'obbligo alla Società esercente di sottoporre al Governo, a misura che se ne presenti l'opportunità, quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico. La Società stessa sarebbe poi obbligata a provvedere all'aumento di una coppia di treni su detta linea, se e quando i bisogni del traffico lo richiederanno. Tale coppia di treni sarà ad ogni modo aggiunta, se nel periodo di un anno si sarà verificato un aumento di L. 1500 al chilometro nell'introito lordo dei viaggiatori e bagagli.

><

Riunione internazionale per i trasporti.

Siamo informati che il Governo Rumeno ha dichiarato al Consiglio Federale Svizzero di aderire alla riunione internazionale pei trasporti delle merci in ferrovia, di cui la vigente Convenzione di Berna del 14 settembre 1890.

><

Scarico merci a carro completo alla stazione di Porta Sempione a Milano.

Siamo informati che un gruppo importante di commercianti di Milano, coll'appoggio della locale Camera di Commercio, ha avanzato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè lo scalo di Porta Sempione sia abilitato a ricevere, per lo scarico, merci a carro completo provenienti dall'estero.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha raccomandato l'accoglimento della domanda alla Società esercente la Rete Mediterranea.

><

Nuova tariffa per i viaggi internazionali combinabili.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici, con suo recente decreto, ha approvato una nuova tariffa per i viaggi internazionali combinabili, che sarà attuata il 1° giugno p. v., per essere esperimentata fino al 30 giugno 1905. La nuova tariffa surroga quella fin qui vigente per i viaggi circolari internazionali, che rimarrà soppressa a partire dalla stessa data del 1° giugno p. v.

Dal 1° giugno p. v. cesserà quindi la distribuzione, tanto in Italia che all'estero, dei biglietti ad itinerario circolare fisso, Nord e Sud delle Alpi, ad eccezione dei biglietti Sud delle Alpi delle serie A, B, BB, F e FF, che verranno conservati a vantaggio dell'importantissimo movimento dall'Inghilterra all'Italia, il quale non può agevol-

mente valersi del nuovo servizio, perchè al medesimo non partecipano le ferrovie inglesi.

In seguito all'approvazione del predetto provvedimento, proposto dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, e mercè il quale si fruirà pel percorso italiano della riduzione del 22 0[0 sul prezzo della tariffa normale dei treni diretti, si potranno fare anche, pei viaggi dall'estero all'Italia e viceversa, dei biglietti combinabili internazionali, che presentano notevoli vantaggi in confronto a quelli a percorso determinato, e corrispondono ai combinabili del servizio interno italiano, in confronto ai quali quelli internazionali offrono le seguenti maggiori facilitazioni: maggiore validità da 45 a 60 giorni; ammissione al viaggio gratuito dei bambini fino ai quattro anni, anzichè a tre, e pagamento del mezzo biglietto pei bambini da 4 a 10 anni, anzichè da 3 a 7; nessun vincolo di percorso sulla rete italiana, perchè il vincolo sussiste soltanto in rapporto al complesso del percorso estero ed italiano; e conseguente ammissione alla facilitazione anche per tratte di pochi chilometri dal confine; abolizione della vidimazione nelle stazioni di partenza e di fermata; maggiore larghezza della facoltà di interrompere e riprendere il viaggio, senza pagamento per la parte interrotta.

In confronto poi ai biglietti al Nord ed al Sud delle Alpi, i nuovi biglietti combinabili internazionali offrono le seguenti maggiori comodità: abolizione del vincolo di valersi nel ritorno di un transito diverso da quello di andata; libertà assoluta di itinerario, senza obbligo d'un percorso minimo; estensione delle facilitazioni anche alla terza classe.

><

Le traverse di armamento ferroviario.

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, in vista del rapido esaurimento dei boschi di quercia-rovere, ciò che rende sempre più difficile e costoso alle Società esercenti le ferrovie italiane l'approvvigionamento delle traverse per armamento, su domanda delle Società stesse, le ha autorizzate a sostituire, negli ordinari ricambi, alle traverse di rovere, traverse di altre essenze; dopo che il Comitato superiore delle Strade ferrate ebbe esaminato la questione ed aderito in massima alle richieste delle Società.

L'autorizzazione predetta si intende però vincolata alle seguenti condizioni:

1° Che le traverse di essenze diverse dalla rovere siano iniettate con sostanze antisettiche, in modo da assicurare una presumibile durata non inferiore a quella delle traverse di rovere, e che le Società ottengano il previo benestare dell'Ispettorato governativo sulla scelta delle essenze stesse e dei mezzi e dei sistemi di preservazione;

2° Che dall'impiego delle dette traverse, nei ricambi per l'ordinaria manutenzione, non abbia a derivare alcun onere allo Stato;

3° Che le Società si obblighino a ricambiare tutte le traverse iniettate che all'atto della riconsegna delle linee non fossero trovate in normale stato di conservazione.

In seguito a quanto precede, il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, accogliendo analoga domanda rivoltagli dalla Società esercente la Rete Adriatica, ha autorizzato la Società stessa ad impiegare 25,000 traverse di cerro e di faggio, iniettate col sistema Giussani; le prime al solo olio di catrame, e le seconde all'olio di catrame ed al cloruro di zinco; sistema questo, che quantunque nuovo, dà fondato affidamento di buona riuscita.

La preparazione delle suindicate 25.000 traverse è stata di recente compiuta nell'apposito cantiere che la « Società per la conservazione del legno » ha costruito in Milano, presso Porta Romana.

><

Biglietti d'andata e ritorno.

In seguito a domanda avanzata dal Municipio di Cantù, l'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, riconosciutane l'opportunità, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Lecco per quella di Cantù, e da quella di Cantù per Albate-Trecallo.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Contratti stipulati*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale i contratti stipulati con le seguenti Ditte, per l'esecuzione dei lavori sotto indicati:

Raffaele Simone. Costruzione d'una tettoia sul piano caricatore della stazione di Manfredonia;

Luigi Rizzi e figli. Ampliamento del servizio merci nella stazione di Tavernelle;

Giuseppe Iaccarini. Ampliamento dell'Ufficio merci a piccola velocità nella stazione di Brindisi.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare a licitazione privata dei seguenti lavori:

Sistemazione dei ponti sul Galdagnola ai km. 190.573 e 191.783 della linea Bologna-Otranto. Delle 17 Ditte ammesse alla gara, 3 soltanto presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Terenzio Galletti di Bastia, col ribasso del 18.50 0[0;

Sistemazione del ponticello sul Galdagnola fra i chilometri 190.573 e 191.783 (rafforzamento della travata). Delle 26 Ditte invitate, solo 8 presentarono offerte variabili dal 2 al 21.77 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta ing. Davide Torriani di Sampierdarena, che fece il massimo ribasso.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 16 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di risanamento e completamento della massicciata fra le stazioni di Frugarolo e di Novi Ligure. Delle 17 Ditte ammesse alla gara, 11 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta cav. Luigi Taverna di Alessandria, col ribasso del 18.10 0[0.

(*Gara aperta*).

Presso la Direzione Generale medesima, il 3 giugno avranno luogo le gare per la fornitura d'un tornio a filettare, con banco mobile, destinato al deposito locomotive di Pisa, e l'aggiudicazione verrà pronunciata il 13 successivo; e di un maglio a vapore destinato al deposito locomotive di Roma, e l'aggiudicazione verrà pronunciata lo stesso giorno 13.

><

Ferrovie della Sicilia.

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha autorizzata quella Direzione Generale di attuare per la sola stagione estiva, in via di esperimento, una coppia di treni notturni Palermo-Messina-Catania e viceversa.

(*Contratti approvati*).

Il Consiglio stesso poi ha approvati i seguenti contratti:

Con le Officine meccaniche di Milano per la fornitura di 25 carri tubolari a sponde alte, per l'importo di L. 215,000;

Con la Società per esportazioni Marchesetti, Bernardinelli e C., di Verona, per il trasporto di derrate alimentari;

Col signor Inserra Francesco per l'appalto dei lavori occorrenti alle gallerie n. 14 e 15 fra le stazioni di Acicastello e di Acireale, per l'importo di L. 38,600;

Col signor Rosa Michele Attilio per l'appalto dei lavori occorrenti nella spiaggia di Tremestieri, sulla linea Messina-Catania, per l'importo di L. 51,000;

Col signor Paladini Francesco per l'appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un deposito del carbone, di un piano caricatore ed opere accessorie, ed un binario morto nella stazione di Roccapalumba, per l'importo di L. 46,000;

Col signor Veltri Francesco per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di due manufatti di metri 2 di luce, presso lo scambio Catania della stazione di Scaletta, sulla linea Messina-Catania, per l'importo di lire 7150;

Col signor Giuseppe Vitale per l'esecuzione dei lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Erminio, sulla linea Modica-Ragusa, per l'importo di L. 107,164;

Col signor Giuseppe Vitale per l'esecuzione dei lavori di sistemazione del torrente Misericordia nel tratto di linea fra l'imbocco Modica della galleria Perato ed il ponte in ferro al km. 312.304, per l'importo di lire 42,300.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Trasporto e sistemazione del reparto fucine in dipendenza dei lavori di riordino delle Officine dei Granili a Napoli, per L. 6395.

Difese meccaniche contro la malaria ai caselli 91, 92, 93, 95, 96 e 97 della linea Torino-Milano, per L. 2320.

Ricostruzione del manufatto al km. 36.483 della linea Milano-Vigevano, per L. 730.

Ricostruzione della cunetta sinistra nella galleria di Mondovì, sulla linea Cuneo-Mondovì, per L. 8000.

Riparazione delle coperture di alcuni fabbricati compresi nel tratto fra le stazioni di Montalto e di Albegna, danneggiate dal vento, per L. 470.

Ricostruzione del rivestimento nella galleria di Rotino sulla linea Battipaglia-Reggio, per L. 49,000.

Ampliamento e riordino delle Officine di Pietrarsa a Napoli (nuova sala per le macchine e fucina per calderai e conseguenti sistemazioni), per L. 116,600, delle quali L. 49,000 per i lavori da appaltarsi.

Rete Adriatica:

Attuazioni di provvedimenti igienici nelle stazioni Centrale e Marittima di Venezia, per L. 15,600, delle quali L. 12,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Este, per L. 8800.

Sostituzione di valvole tipo Coale da 3″ 1[2 a quelle Ramsbotton a 406 locomotive, per L. 125,000.

Impianto di fosse e di apparati idraulici per il ricambio delle sale montate delle locomotive della stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 45,800.

Impianto di fosse e di apparecchi idraulici per il ricambio delle sale montate delle locomotive nella stazione di Bologna, per L. 45,300.

Applicazione del freno Westinghouse ad azione rapida in sostituzione di quello Hardy a 6 bagagliai-posta, destinati alle linee Valtellinesi, per L. 7700.

Consolidamento del tratto di ferrovia fra i chilometri 202.190-202.580 della linea Bologna-Otranto in corrispondenza della frana di Montagnolo, per L. 59,000, delle quali L. 51,000 per i lavori da appaltarsi.

Ricostruzione del casotto di pompatura del rifornitore della stazione di Pontebba, per L. 280.

Prolungamento del binario tronco di manovra ad est della stazione di Verona P. V., per L. 9200.

Consolidamento della scarpa a valle del rilevato ferroviario fra i km. 78.650 e 78.900 della linea Bari-Taranto, per L. 12,100.

Provvedimenti contro le alluvioni dei torrenti Mustaccio e Valfiori sulla linea Giulianova-Teramo, per L. 79,000.

Ampliamento del magazzino merci a piccola velocità in stazione di Castelraimondo-Camerino, per L. 6000, delle quali L. 5000 per i lavori da appaltarsi.

Riduzione ad uso dormitorio per il personale viaggiante del locale già destinato a deposito bagagli nella stazione di Legnago, per L. 1180.

Costruzione di un forno da pane nella fermata di Ponterobba Molinetto sulla linea Treviso-Belluno, per L. 400.

Rete Sicula:

Chiusura con rimboschimento con pali di fichi d'India della sede ferroviaria nei tratti di linea immediati ai ponti in ferro sui torrenti Mela, Termini, Mazzarà della linea Messina-Patti-Cerda, per impedire il transito abusivo sui ponti medesimi, per L. 16,575.

Risanamento e completamento della massicciata su alcune tratte delle linee litoranee, L. 440,860.

Impianto di condutture per il trasporto delle acque nel piazzale del fabbricato alloggi della stazione di Villarosa, L. 750.

Acquisto d'un ponte smontabile, sistema G. Eiffel, per adoperarlo nei casi di piena, L. 31,460.

Rialzamento della livelletta fra i km. 244.880 e 245.622 della linea Siracusa-Licata, L. 13,400.

Riparazione dei guasti avvenuti nelle opere a valle del ponticello di m. 6 di luce al km. 195.924 presso la stazione di Catenanuova, L. 1900.

Acquisto di 100 carri coperti di tipo speciale per il trasporto di agrumi, L. 850,000.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Consolidamento della trincea fra i km. 45.664 e 45.745 della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 550.

Consolidamento della trincea fra i km. 211.920 e 211.932 della linea Foligno-Terontola, per L. 1750.

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Ferrara, Rovigo, Monselice e Chioggia, per L. 2600.

Sistemazione del servizio per l'estinzione degli incendi nelle stazioni di Bologna, Cesena, Lugo e Ravenna, per L. 3085.

Impianto di un binario tronco e spostamento del binario di corsa nella stazione di Caraino, sulla linea Verona-Peri, per L. 10,500.

Modificazioni alla stadera a ponte della stazione di Lucera, per L. 451.50.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie su metri 3996 del binario fra i km. 82.140 e 86.136 della linea Milano-Venezia, per L. 4600.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie su metri 4212 di binario fra i km. 132.342 e 136.554 della linea Orte-Falconara, per L. 4100.

Impianto di tre lampade a gaz presso la tettoia della stazione di Foggia, per L. 1300.

Ampliamento del fabbricato cessi della stazione di Cerignola Campagna, per L. 2300.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Foligno, per L. 10,000.

Applicazione di dischetti fanali ad alcuni deviatoi delle stazioni di S. Michele del Quarto, Meolo, S. Donà, Ceggia e S. Stino, per L. 562.

Consolidamento della trincea fra i km. 123.583 e 123.611, e fra i km. 170.759 e 170.825 della linea Roma-Sulmona, per L. 1750.

Consolidamento della frana al km. 54.170 della linea Benevento-Campobasso, per L. 3500.

Costruzione di una briglia in muratura sul torrente Cerreto a valle del ponticello obliquo, al km. 62.499 della linea Foggia-Napoli, per L. 3000.

Sostituzione di tubi in cemento armato ai ponticelli ai km. 41.381 e 41.617 della linea Termoli-Campobasso, per L. 3400.

Impianto di un cancello in ferro e costruzione di un tratto di muro di cinta nella stazione di Solopaca, sulla linea Foggia-Napoli, per L. 930.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie su metri 3834 di binario fra i km. 207.912 e 211.816 della linea Orte-Falconara, per L. 5030.

Rinnovazione dei legnami del tetto della fermata di S. Polo dei Cavalieri, posta al km. 43.712 della linea Roma-Sulmona, per L. 350.

Ricostruzione parziale dei vôlti di alcuni ponticelli della linea Roma-Firenze, per L. 4500.

Lavori di difesa di un tratto dell'argine contenitore sinistro del fiume Tronto alla lunata del bosco Pilotti, sulla linea Ancona-Foggia, per L. 23,000.

Consolidamento del ponticello al km. 50.115 della linea Parma-Brescia-Iseo, per L. 1350.

Consolidamento di alcuni tratti della trincea fra i km. 441.550 e 441.710 della linea Ancona-Foggia, per L. 8800.

Consolidamento della frana a monte della stazione di Montecalvo, per L. 6600.

Rinnovamento del binario fra i km. 137.787 e 141.542 della linea Bologna-Ancona, per L. 3930.

Rinnovamento del binario fra i km. 195.570 e 203.332 della linea Bologna-Ancona, per L. 7700.

Rinnovamento del binario fra i km. 408.833 e 412.937 della linea Ancona-Foggia, per L. 4450.

Sostituzione della piattaforma da metri 4.50 con altra da metri 5.50 nella stazione di San Severo, per L. 6140.

Sostituzione di cancelletti alle attuali sbarre e posa di cancelletti pedonali al passo a livello al km. 0.821 della linea Milano-Vigevano, per L. 700.

Impianto di due scambi semplici e di un binario presso il magazzino merci a grande velocità nella stazione di Roma Termini, per L. 1815.

Rifacimento di metri 2713 di binario in ferro, di sei scambi semplici e di due scambi tripli nella stazione Centrale di Milano, per L. 32,150.

Rete Mediterranea:

Completamento della scogliera e rafforzamento di quella esistente a difesa delle Officine di Pietrarsa, in Napoli, per L. 26,500.

Sistemazione del muro di sponda destro a monte del ponte obliquo al km. 283.038 della linea Reggio-Castrocucco, per L. 650.

Ricostruzione di alcuni tratti della galleria Carvotto al km. 196.981 e 198.777 della linea Eboli-Metaponto, per L. 3388.

Spostamento del binario in seguito a frana dell'argine fra i km. 24.960 e 25.010 della linea Sicignano-Castrocucco, per L. 1557.

Sottomurazione parziale dei piedritti e completamento della platea al manufatto al km. 168.794 della linea Pisa-Ventimiglia, per L. 600.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Carrara, per L. 161,500.

Consolidamento del muro d'ala destro a valle del ponticello al km. 195.805 della linea Eboli-Metaponto, per L. 470.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 328.715 della linea Roma-Pisa, per L. 1500.

Sistemazione del fosso a monte della ferrovia Taranto-Reggio, al km. 156.138, per L. 1400.

Prolungamento della scogliera a difesa della sponda destra del fiume Basento, al km. 196.750 della linea Eboli-Metaponto, per L. 1595.

Lavori di riparazione dei danni arrecati dalle pioggie fra i km. 243.839 e 248.889 della linea Taranto-Reggio, per L. 19,500.

Impianto di cancelletti pedonali agli attraversamenti delle strade comunali di Villapizzono e di Caregnano, ai km. 4778 e 6154 della linea Milano-Torino, per L. 490.

Acquisto ed impianto del ventilatore centrifugo nel locale della pompa del rifornitore della stazione di Paola, per L. 163.40.

Sistemazione di 83 ponticelli sulla linea Chiusi-Empoli, per L. 33,745.11.

Miglioramento del locale ad uso ufficio del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nella stazione di Torino, P. N., per L. 305.

Applicazione di dischetti fanali a 5 scambi nelle stazioni di Sticciano, Roccastrada, Torrenieri e S. Giovanni d'Asso, per L. 195.

Impianto del servizio d'acqua potabile nella stazione di Mondovì, per L. 430.

Impianto di una scogliera a valle dell'acquedotto, al km. 276.945 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 700.

Costruzione di un muro paramassi allo imbocco sud della galleria di Laveno sulla linea Oleggio-Pino, per L. 2500.

Ripristino e consolidamento della falda a mare del tetto del casello, al km. 105.496 della linea Roma-Pisa, per L. 60.

Ampliamento a metri 9.50 della piattaforma girevole di m. 8.50, della stazione di Cassino, per L. 3980.

Spostamento di m. 250, verso Massa, del disco di protezione, lato Pisa, della stazione di Avenza, per L. 90.

Rete Sicula:

Ricostruzione parziale dei timpani nel viadotto Agragas della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 3500.

Ripristino della sede stradale, al km. 310.244 della linea Messina-Siracusa, per L. 1150.

Riparazione dei danni arrecati dalle pioggie fra le stazioni di S. Teresa e di Cannizzaro, per L. 15,500.

Impianto nella stazione di Catania della piattaforma di metri 15, proveniente da quella di Valsavoia, ed impianto in questa della piattaforma proveniente da quella di Catania, da metri 11.60, per L. 7690.

Costruzione di cisterne, da metri cubi 10, nelle case cantoniere, ai km. 143.597, 132.615 e 130.288 della linea Bicocca-Caldare, per L. 4440.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione dell'esercizio delle ferrovie Palermo-Corleone e Corleone-San Carlo ha consentito l'applicazione sulle linee stesse della tariffa della concessione speciale C, riguardante i viaggi a spese proprie degli Impiegati delle Amministrazioni Centrali e Provinciali dello Stato e delle loro famiglie, nonchè della tariffa della concessione speciale VIII, relativa ai Maestri elementari comunali ed alle loro famiglie.

— In seguito ad istanza della Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero, la Mediterranea, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto che la serie E della tariffa locale n. 220, piccola velocità, sia estesa ai trasporti di zucchero raffinato che la nominata Società effettua dalla propria fabbrica-raffineria di Segni Paliano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bari-Locorotondo. — Il Sotto-Segretario di Stato per i Lavori Pubblici, on. Niccolini, in risposta ad un'interrogazione alla Camera dell'on. Lazzaro sulle cause di ritardo nel compimento della linea Bari-Locorotondo, ha esposto i motivi che hanno reso necessarie alcune proroghe nell'andamento dei lavori.

Ha poi annunziato che, oltre il primo tronco Bari-Putignano, già in esercizio, tra breve sarà attivato il secondo tronco, da Putignano a Locorotondo, e che i lavori della diramazione Bivio Mungivacca procedono con la massima alacrità.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — La Corte dei Conti, sabato, ha registrato il Decreto approvante la concessione del tronco ferroviario Ovada-Alessandria. Il Municipio di Alessandria, com'è noto, cederà la concessione alla Società Veneta, ed in due anni sarà attuata la costruzione.

L'allacciamento delle stazioni Termini e Trastevere. — Il 17 corr. si è tenuto a Roma il preannunciato comizio per la questione dell'allacciamento delle stazioni di Termini e di Trastevere.

L'assemblea, dopo lunga discussione, approvò un ordine del giorno, nel quale:

« Venuta a cognizione che il progetto è pronto da parecchi giorni ed attende di essere presentato all'approvazione del Consiglio dei Ministri e della Camera dei Deputati;

« Invita il Governo a sollecitare le pratiche per l'immediata attuazione del progetto stesso.

« A tale scopo dà mandato ai deputati di Roma ed alle rappresentanze cittadine e provinciali, perchè cooperino con un'azione vigorosa e decisa, acciò questo vivo desiderio della popolazione romana venga finalmente esaudito ».

Ferrovia Lucca-Aulla. — È stata presentata al Ministero una proposta per la costruzione dei tronchi Fornoli-Campia-Castelnuovo Garfagnana, sulla Lucca-Aulla.

Secondo questa proposta, si costruirebbe subito il tronco Fornoli (Bagni di Lucca)-Campia, ed entro 20 anni quello Campia-Castelnuovo.

L'opinione pubblica è contraria a questa proposta, perchè è un'atroce ironia, dopo tante ansie ed attese, venire a proporre alla Garfagnana la prosecuzione di una ferrovia (di cui ha bisogno per risollevarsi economicamente) fra 20 anni. A Lucca si sono tenute adunanze in proposito, ma le rappresentanze di Garfagnana si astennero dall'intervenirvi.

Ferrovia Siena-Viterbo. — Domenica scorsa, come preannunziato, si è tenuto a Siena un imponente comizio per la costruzione di questo importante tronco ferroviario. Intervennero le rappresentanze di Roma e Viterbo, alcuni deputati ed una numerosa rappresentanza locale. Tutti gli oratori furono d'accordo nell'augurarsi prossimo l'inizio dei lavori.

Ferrovia Ferrara-Burana. — Domenica scorsa, con l'intervento delle Autorità, della Camera di Commercio e della stampa, veniva ufficialmente inaugurato a Ferrara il tronco ferroviario che corre fra la stazione e la grandiosa darsena sul canale Burana.

Ferrovia Voghera-Rivanazzano-Varzi. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, riguardo alla domanda di concessione per la ferrovia Voghera-Rivanazzano-Varzi, ha espresso il parere che la domanda debba essere completamente corredata dei necessari documenti.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,838,748.35, con un aumento di lire 136,212.30 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1903 si ragguaglia a L. 46,863,981.80, e presenta un aumento di L. 1,905,379.93 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 maggio 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 362,680, e presentano un aumento di L. 21,029 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 maggio 1903 ammontano a L. 11,054,649, con un aumento di L. 233,045 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *I dividendi delle Società.* — L'accreditato giornale l'*Information* ebbe la buona idea d'indicare nel seguente prospetto il reddito lordo delle azioni comuni e di godimento delle Società ferroviarie francesi, calcolate al loro valore attuale. Un interesse modesto del 3 al 4 0/0 non è certo, benchè seriamente garantito, per una Società industriale un risultato allettante. Ciò dimostra l'esagerazione di coloro che, per combattere le Società, vanno predicando che esse dànno dividendi di 12 o 13 0/0, trovando pure gli ingenui che vi credono.

Società	Corso	Reddito lordo	Titoli al port.	Titoli nom.
Nord	1845	65	3.18	3.43
Id., di godimento . .	1370	49	3 23	3.43
Lione	1410	55	3.54	3.74
Orléans	1508	59	3.55	3.75
Id., di godimento . .	1050	44	3.82	4.02
Est	925	35.50	3.48	3.68
Id., di godimento . .	430	15.50	3.25	3.46
Mezzogiorno	1170	50	3.90	4.10
Id., di godimento . .	615	25	3.70	3.90
Ovest	900	38.50	3.90	4.10
Id., di godimento . .	455	21	4.22	4.43

Ferrovie Portoghesi. — Il *Diario do Governo* del 1° maggio contiene un avviso d'asta per la costruzione e l'esercizio, secondo le disposizioni dei paragrafi 5 e 6 della

legge del 14 luglio 1899, delle seguenti linee ferroviarie a scartamento ridotto: Vianna a Ponte da Barca, Braga a Moncao, Braga a Guimarães. È necessario un deposito per ogni asta di 4000 milreis. Le offerte potranno esser fatte entro tre mesi, a partire dalla data menzionata.

Ferrovia Pechino-Hankow. — I lavori di questa linea procedono assai rapidamente; tutto il tracciato è fissato fino al fiume Giallo e la sezione d'avanzamento non è più che a qualche chilometro dal fiume. Quanto al movimento della sezione attualmente in esercizio, lunga 218 km., si nota che il traffico vi è molto irregolare.

Notizie Diverse

L'uso dell'alcool nelle stazioni ferroviarie. — L'uso dell'alcool per l'illuminazione di grandi spazi comincia a diffondersi in Francia. La Compagnia dell'Ovest, la cui rete serve una regione grandemente interessata nell'utilizzazione dell'alcool industriale, continua con gran successo le sue esperienze. L'alcool è già adoperato nelle stazioni di Garches, Puteaux, Clamart, Lison e Dol.

Si crede che, in seguito agli ottimi risultati ottenuti, sarà di molto aumentato il numero delle stazioni illuminate con questo mezzo.

Le strade con guide d'acciaio. — Verso la fine dello scorso anno a New York, in Murray Street, fra Broadway e Church Street, vennero collocate due file di guide di acciaio larghe e piatte, destinate a facilitare il transito dei carri.

Le strade con guide di acciaio furono sperimentate per la prima volta in Ispagna, sur un tratto di strada della lunghezza di 3218 m., che ha sopportato per più di 10 anni un transito eccezionale ed ha dato un forte risparmio nella spesa di manutenzione della strada.

Il generale Stone, basandosi su questo primo esempio, aiutato anche dal signor Schwab, presidente della Corporazione dell'acciaio negli Stati Uniti, ha indotto l'Automobile-club americano a fare l'esperimento di Murray Street.

Le guide adottate sono lunghe 1 m. e larghe m. 0.30; esse portano dei bordi rilevati che ne facilitano il collocamento in opera. I bordi sporgono 7 cm. dalla parte inferiore e 1 cm. da quella superiore; il bordo superiore è destinato ad impedire che la ruota esca dalla guida. Queste guide vengono collocate sur una buona fondazione di calcestruzzo, in due file, distanti fra loro m. 1.65 da asse ad asse. La larghezza di ogni guida è di m. 0.30, il peso di tonn. 75 per chilometro di strada. Fra le due guide, tenute a distanza costante mediante opportuni tiranti, è costruito un tratto di selciato.

Il costo di 1 km. di strada a doppie guide, compreso il collocamento in opera di esse, è di L. 12,500 circa. Però per strade suburbane il costo può diminuire, adottando delle rotaie che non pesino più di 56 tonn. a km. Questa spesa non trascurabile, viene compensata col vantaggio del minor costo di manutenzione per parecchi anni e del risparmio nello sforzo di trazione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato d'Amministrazione, 22 maggio). — Colla Ditta Gabellini Carlo e C. di Roma, per impianto vasca in cemento armato in stazione di Ronco Scrivia;

Colle Officine Fumaroli di Roma, per appalto opere metalliche per sistemazione sottopassaggio dei Cappuccini in stazione di Empoli;

Colla Ditta De Miglio Francesco di Cotrone, per allargamento e prolungamento cunettone fra i km. 246.323 e 246.350, apertura di un fosso di scolo e demolizione briglietta a monte del manufatto al km. 246.839 della Taranto-Reggio;

Colla Ditta Bavona G. B. di Montepescali, per lavori di sfogo attraverso la Vignale-Riotorto-Campiglio delle acque di piena della valle del fiume Cornia;

Colla Ditta Vita Francesco di Reggio Calabria, prr costruzione tratto arco a rovescio e cunetta centrale fra le nicchie 26 e 27 della galleria Sansinato, fra Corace e Catanzaro Sala;

Colla Ditta Santo Rollero di Bolzaneto, per fornitura di chilogrammi 15,000 d'intonaco bigio macinato all'olio;

Colla Ditta Solei, Hebert e C. di Milano, per fornitura di ml. 1000 di stoffa di lana vellutata per tappeti delle carrozze di prima classe;

Colla Società Union des Gaz, per fornitura di tonn. 400 di carbone coke;

Colla Ditta E. Valenzano di Torino, per fornitura di tonn. 500 di carbone inglese da fucina;

Colla Ditta Fried. Krupp di Essen, per fornitura di 100 assi in acciaio Martin-Siemens.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Caltanissetta (1° giugno, ore 10, anzichè 24 maggio, come fu già pubblicato, unico def.). — Appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale 73, compreso fra l'abitato di piazza Armerina e l'innesto con la nazionale n. 74, per L. 98,494.74. Documenti 16 maggio. Dep. provv. L. 4200.

Municipio di Campodipietra — Campobasso (1° giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della frana del torrente Regaina, per L 11,152.77, oltre L. 2905.30 a disposizione. Dep. provv. il ventesimo. Fatali da destinarsi.

Amministrazione Provinciale di Parma (1° giugno, ore 14). — Appalto della costruzione del secondo tronco della strada di serie n. 145, da Borgonovo per Val di Taro a Bedonia, e cioè del tronco dal torrente Zirana alle Cave di pietra di Carniglia, di m. 3331.60, per L. 186,000. Dep. provv. L. 8300. Consegna lavori 2 anni.

Municipio ai Torino (2 giugno, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato ad uso di lavatoio pubblico in Borgo San Donato (via Santa Chiara, angolo via Saccarelli), per L. 15,000. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 500. Consegna lavori 6 mesi. Fatali 19 giugno, ore 11.

R. Prefettura di Catanzaro (3 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di prolungamento del primo tratto del 3° tronco della strada provinciale di seconda serie n. 83, contro l'abitato di S. Sostene, all'incontro delle prime case dell'abitato stesso sino alla piazzetta, di m. 114.42, per L. 26,000. Dep. provv. L. 450. Docum. 28 maggio.

Municipio di Triora — Porto Maurizio (3 giugno, ore 14). — Appalto delle opere e provviste relative alla costruzione del nuovo acquedotto dell'acqua potabile di Andogna, frazione di quel Comune, per L. 8100.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (4 giugno, ore 13). — Appalto della manutenzione 1903-911 della strada provinciale Crescentino-Ivrea, compresa tra il ponte sul Po presso Verrua ed il confine colla provincia di Torino oltre Moncrivello, per annue L. 12,900. Cauz. L. 5800. Fatali 13 giugno, ore 11.

Direzione Genio Militare di Roma (4 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori vari di miglioramento da eseguirsi nel Panificio Militare di Roma e nella Tettoia Esquilino in Roma, per L. 6800. Cauzione L. 680. Consegna lavori 45 giorni. Offerte 31 maggio.

R. Prefettura di Cagliari (5 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di una casa a tettoia nella località Monte Arrubin, nel Comune di Sicci S. Biagio, per L. 8845.01. Docum. fino al 28 maggio. Dep. provv. L. 900. Cauz. L. 900.

Municipio di Maddalena — Isola (6 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere di completamento dell'edificio comunale per L. 85,373.90. Dep. provv. L. 4268.70.

Municipio di Lattarico — Cosenza (6 giugno, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione della condottura dell'acqua potabile nella frazione Regina, per L. 6000. Fatali 23 giugno, ore 12.

Direzione Genio Militare di Roma (6 giugno, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una scuderia per cavalli di ufficiali nel Polvarificio di Fontana Liri, per L. 5600. Cauz. L. 560. Docum. 2 giugno.

Direzione Genio Militare di Bologna (6 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una casermetta cavallerizza a cancellata nella caserma di cavalleria, per L. 236,000. Dep. provv. L. 23,600. Ultimaz. lavori 300 giorni. Docum. 4 giugno.

Direzione Genio Militare di Roma (6 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una casermetta, di una cavallerizza e della cancellata nella nuova caserma di cavalleria, per L. 236,000. Cauz. L. 23.600. Consegna lavori 300 giorni. Docum. 4 giugno. Dep. spese L. 4000.

— (8 giugno, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili militari della piazza di Civitavecchia dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, per L. 5000. Cauz. L. 500. Docum. 4 giugno.

R. Prefettura di Potenza (8 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di bonifica dei laghetti Galiana e Garaguso, per L. 20,618.44. Dep. provv. L. 1000. Cauz. il decimo. Ultimazione lavori 15 mesi. Docum. 29 maggio.

R. Prefettura di Pisa (10 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la manutenzione dell'arginatura ed opere di difesa a destra del fiume Arno, dal confine con la provincia di Firenze al mare, pel quadriennio dal 1° luglio 1903, per L. 36,480. Offerte 9 giugno. Docum. 4 giugno. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Campobasso (10 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di riparazione ai danni lungo il 2° tronco della strada provinciale n. 15, dalla nazionale degli Abruzzi per Forlì del Sannio all'abitato di Roccasicura, di m. 17,371.34, per L. 74,600. Dep. provv. L. 4000. Ultimazione lavori 12 mesi. Docum. fino al 1° giugno.

R. Prefettura di Arezzo (12 giugno, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione delle opere idrauliche di seconda categoria e relative attinenze in Val di Chiana, nei tronchi di custodia IV e VI pel quadriennio 1° luglio 1903-30 giugno 1907, per complessive L. 48,280. Docum. 2 giugno, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 16	Maggio 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 491.50	491
» » Meridionali	» 710.50	712
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 251.50	251.50
» » Sicule.	» 681	681
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 351	352
» » Cuneo 3 0[0	» 370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	» 100 30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 504	504
» » Meridionali.	» 346	345
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 317	319.50
» » » 2ª emiss. »	320	321.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 347	347
» » » serie *B*. . . .	» 347	347
» » » 1879	» 347	347
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde . . .	» 514	515
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 517	517
» » Tirreno	» 514	514
» » Vittorio Emanuele . .	» 365.65	365

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *31ª Decade — Dal 1° al 10 Maggio 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traff.co	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	160,220.00	1,933.00	15,038.00	104,289.00	1,688.00	283,168.00	618.00	458.00
1902	124,536.00	2,435.00	17,278.00	124,100.00	1,007.00	269,356.00	618.00	436.00
Differenze nel 1903	+ 35,684.00	— 502.00	— 2,240.00	— 19,811.00	+ 681.00	+ 13,812.00	»	+ 22.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MAGGIO 1903.				
1902-903	3,294,777.00	86,596.00	665,872.00	4,357,934.00	47,666.00	8,452,845.00	618.00	13.678.00
1901-902	3,113,258.00	81,457.00	694,429.00	4,406,060.00	42,621.00	8,337,825.00	618.00	13.492.00
Differenze nel 1902-903	+ 181,519.00	+ 5,139.00	— 28,557.00	— 48,126.00	+ 5,045.00	+ 115,020.00	»	+ 186.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traff.co	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	44,669.00	569.00	9,047.00	15,180.00	997.00	70,462.00	482.00	146.00
1902	34,391.00	774.00	10,466.00	18,783.00	180.00	64,594.00	482.00	134.00
Differenze nel 1903	+ 10,278.00	— 205.00	— 1,419.00	— 3,603.00	+ 817.00	+ 5,868.00	»	+ 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MAGGIO 1903.				
1902-903	1,171,161.00	25,483.00	338,161.00	773,876.00	12,665.00	2,321,336.00	482.00	4,816.00
1901-902	1,129,589.00	25,265.00	337,673.00	751,364.00	9,673.00	2,253,564.00	482.00	4,675.00
Differenze nel 1902-903	+ 41,572 00	+ 218.00	+ 488.00	+ 22,512.00	+ 2,982.00	+ 67,772.00	»	+ 141.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traff.co	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	5,196.00	40.00	802.00	3,012.00	»	9,050.00	23.00	393.00
1902	4,205.00	150.00	854.00	2,492.00	»	7,701.00	23.00	335.00
Differenze nel 1903	+ 991.00	— 110.00	— 52.00	+ 520.00	»	+ 1.349.00	»	+ 58.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 10 MAGGIO 1903				
1902-903	145,112.00	5,898.00	34,556.00	94,841.00	61,00	280,468.00	23.00	12,194.00
1901-902	125,171.00	6,122.00	30,761.00	68,100.00	61,00	230,215.00	23.00	10,009.00
Differenze nel 1902-903	+ 19,941.00	— 224.00	+ 3,795.00	+ 26,741.00	»	+ 50,253.00	»	+ 2,185.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		8 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		8 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	8 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31	-	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	-	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 11 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — **Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.**

GENOVA
Palazzo Doria

W. JESINGHAUS & C^IA
ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale Sociale Lire 180 milioni, interamente versato.

Avviso di rimborso d'Azioni ed Obbligazioni 4 0[0.

Il 15 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Azioni ed Obbligazioni Mediterranee 4 0[0, secondo le rispettive tabelle d'ammortamento.

I bollettini contenenti i numeri estratti sono a disposizione degli interessati presso le Casse o Banche incaricate del pagamento delle cedole.

Contro rilascio dei titoli sorteggiati, il portatore riceverà, dal 1° luglio p. v., l'importo delle corrispondenti Azioni ed Obbligazioni al valore nominale, e al portatore di Azioni si rilascierà a suo tempo la corrispondente cartella di godimento.

Milano, 16 maggio 1903.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 30 Maggio 1903. NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L.	20	11	6
PER L'ESTERO	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA COMMISSIONE REALE DELL' ORDINAMENTO FERROVIARIO

E LA COMMISSIONE PARLAMENTARE DEGLI SGRAVII

Dopo un indefesso lavoro di quasi tre anni, la Commissione Reale presieduta dall'on. Saporito, che aveva avuto l'incarico di studiare quale poteva essere il migliore ordinamento da darsi alle ferrovie italiane allo scadere delle vigenti Convenzioni, ha finalmente presentata la sua Relazione.

Per ora io non conosco di questa Relazione che le sole conclusioni che furono pubblicate in questo ed in diversi altri giornali, ma da esse si arguisce che il lavoro della Commissione è stato conscienzioso e serio; ed io mi propongo di parlarne a lungo nel « Monitore ».

Ma fin d'ora mi piace di mettere in rilievo la stridente contraddizione che esiste fra quello che dice l'on. Saporito relativamente alle tariffe ferroviarie, e quello che ha proposto la famosa Commissione Parlamentare degli sgravii.

Io ho già parlato replicatamente nel « Monitore » delle proposte di questa Commissione, ma mi pare opportuno di tornare su questo importante argomento prendendo, occasione e valendomi dell'autorità di quello che dice l'on. Saporito, cercando di stabilire con maggiore precisione chi veramente godrà degli artificiosi ribassi delle tariffe ferroviarie che si vogliono introdurre, chi sarà danneggiato, e quali saranno le conseguenze economiche locali e generali.

***

L'on. Saporito, parlando delle tariffe ferroviarie dice che se certamente sono desiderabili dei ribassi, bisogna però andare con molto giudizio, poichè se questi ribassi giovano evidentemente a coloro che se ne servono per i loro trasporti, possono invece nuocere alla generalità dei contribuenti qualora ne venga danneggiato il pubblico erario. Bisogna dunque che i ribassi da concedersi sieno studiati in modo da non menomare quella parte degli utili dell'azienda ferroviaria che va oggi a compensare, sia pure in minima parte, gli interessi che lo Stato paga ogni anno per i capitali impiegati nell'impianto delle linee ferroviarie.

Questo concetto dell'on. Saporito è economicamente sano e giusto, e se si può ammettere che un Governo debba cercare di conciliare le necessità economiche con le necessità politiche, non vi sarà mai una persona ragionevole che possa consigliare un Governo a calpestare ogni considerazione economica, per provvvedere alle opportunità politiche del momento.

Invece la famosa Commissione degli sgravii, senza preoccuparsi affatto degli scrupoli economici dell'on. Saporito e desiderosa di provvedere al disagio in cui si trovano le Provincie meridionali, propone che sieno concessi in favore di queste Provincie tali ribassi di tariffe ferroviarie che ne venga al bilancio dello Stato un onere annuo di 7 milioni.

Si è parlato molte volte in Italia della finanza allegra; ma qui credo che questo aggettivo non sia più abbastanza preciso, e che sarebbe meglio il dire finanza « stordita ».

Come dice bene l'on. Saporito, in queste questioni oltre di esaminare la partita, bisogna esaminare anche la contropartita; e la proposta della Commissione degli sgravii, se da una parte favorisce alcuni trasporti con questa somma di 7 milioni, d'altra parte danneggia di pari somma la massa intiera dei contribuenti italiani.

L'on. Saporito nelle sue conclusioni si limita a questa considerazione generale, ma a me piace di andar oltre e analizzare meglio le conseguenze di questa proposta della Commissione degli sgravii.

***

La Commissione degli sgravii, desiderosa di giovare al disagio economico nel quale si trovano le provincie meridionali d'Italia, vuole facilitare il trasporto dei prodotti del suolo. In altri termini, vuole favorire i proprietari delle provincie meridionali nella speranza che essi migliorino e estendano le loro coltivazioni.

Ma in primo luogo quando si eseguisce il trasporto di merci vi è sempre uno speditore ed un destinatario, e se si ribassa il prezzo del trasporto bisogna vedere se il benefizio vada realmente allo speditore, o se invece sia goduto dal destinatario.

I prezzi che si combinano sul mercato dipendono dalla offerta e dalla domanda, e fra il proprietario che ha bisogno di vendere e che spesso è spinto da urgenti neces-

sità, e il compratore che è padrone di comperare dove vuole e quando vuole, il più delle volte la bilancia trabocca a favore del compratore.

La cosa è tanto evidente che basta l'enunciarla, senza bisogno di parlare e della organizzazione deficiente del nostro commercio, e delle condizioni speciali delle provincie meridionali. Ma io voglio essere largo, e voglio ammettere che il benefizio dei trasporti a prezzo ridotto in media vada per una metà a favore del venditore, e per l'altra metà a favore del compratore.

Ed ecco che il sacrifizio di 7 milioni che si chiede all'erario pubblico e per esso alla massa dei contribuenti italiani, non andrà a benefizio dei proprietari delle provincie meridionali, ma nella più favorevole delle ipotesi andrà solo a metà; e l'altra metà andrà a benefizio dei negozianti e compratori dell'Italia settentrionale.

E si noti ancora che la Commissione propone di escludere il vino dai prodotti del suolo che essa vuole favorire con ribassi straordinari; e poichè il vino è uno dei principalissimi prodotti delle provincie meridionali, così ne verranno delle perturbazioni artificiali di prezzi fra i diversi prodotti, e si manifesterà una tendenza all'aumento nel prezzo dei consumi locali.

***

La Commissione degli sgravii aveva limitate le sue proposte ai ribassi sui trasporti ferroviari; ma avendo sollecitato il Ministero dei Lavori Pubblici a presentare un progetto concreto di nuove tariffe, questo ha creduto di limitare l'onere del bilancio dello Stato a soli cinque milioni e mezzo, proponendo contemporaneamente di concedere un milione e mezzo per analoghi ribassi nei noli marittimi.

La Commissione degli sgravii, a quanto ne hanno detto i giornali, ha respinto quest'ultima proposta considerandola come estranea al suo còmpito; ma evidentemente la forza della logica si impone. I ribassi ferroviari vanno soltanto a benefizio delle provincie continentali, e le provincie insulari ne restano quasi intieramente escluse.

Il Governo naturalmente non può concedere questi ribassi sui noli marittimi che col mezzo delle Società che fanno il servizio postale; ma nessuno pensa che facendo dei trasporti al disotto del prezzo di costo sulle ferrovie litoranee, e concedendo dei noli molto ridotti sui vapori postali, si finisce coll'uccidere completamente il cabotaggio che fanno i velieri dalle isole e lungo le nostre coste.

Come si sa i progressi compiti dalla marina a vapore hanno quasi completamente distrutta la grande marina a vela, e oggi non è restata a vela che la piccola navigazione di cabotaggio. E se nessuno avrebbe nulla da ridire se per ulteriori progressi la marina a vapore si sostituisse, nel piccolo cabotaggio, alla vela, non si comprende come possa essere ragionevole prendere i denari dalle tasche dei contribuenti per far fare sulle ferrovie dei trasporti a prezzo inferiore a quello di costo, e per far fare dai vapori postali tutto il servizio di cabotaggio, per avere poi il piacere di distruggere quello che resta di marina a vela.

***

E giova anche guardare la cosa dal punto di vista delle complicazioni burocratiche.

In Italia da tutti si grida contro la burocrazia, ma poi si va a gara nel mettere sempre nuovi ingranaggi nel meccanismo dello Stato, e nel creare sempre nuove complicazioni.

Come si sa, coll'attuale ordinamento, le Società esercenti oltre di pagare allo Stato molteplici e gravi imposte proprie, fanno ancora per lo Stato l'ufficio di esattore, esigendo dal pubblico le imposte speciali che gravano sui trasporti ferroviari.

Queste imposte sono: la tassa di bollo e la tassa proporzionale, alla quale nel 1900 è ancora stata aggiunta una sovratassa speciale.

Come dissi, io disapprovo energicamente che il bilancio dello Stato debba essere sagrificato per concedere dei ribassi sulle tariffe ferroviarie, e tanto più disapprovo quando questi ribassi non sono generali ma riservati a certe merci e a certe regioni. Ma dico che nel caso che proprio si voglia sacrificare il bilancio dello Stato, il mezzo più semplice e più ovvio sarebbe quello di diminuire o di abolire queste tasse speciali che gravano sui trasporti ferroviari.

Ma appunto perchè la cosa sarebbe semplice ed ovvia, e perchè il benefizio sarebbe sentito più generalmente, nessuno osa proporla ed anzi non se ne parla affatto, come se fosse cosa che non esiste o che è di minima importanza.

Così mantenendo queste tre imposte con le complicate contabilità che esistono, si impianta una nuova e più complicata contabilità per stabilire quello che dovrà pagare lo Stato alle Società esercenti per rimborsare loro la differenza fra le tariffe di favore e le tariffe attualmente esistenti.

Quanti nuovi stampati saranno necessari, quanto nuovo inchiostro si dovrà sciupare per riempirli! E questo sarebbe meno male perchè tanto la carta che l'inchiostro sono a buon mercato, ma il guaio è che occorrono nuovi impiegati tanto delle Società che del Governo, per fare e controllare questa nuova contabilità.

Evviva adunque la burocrazia italiana, evviva il Governo dagli scarabocchi, come lo chiamava la buon'anima di Giuseppe Giusti!

***

Quando per raggiungere una mèta, invece di prendere la strada maestra e diritta, si preferiscono i sentieri incerti e divergenti, non è più possibile prevedere nè come nè quando si arriverà, nè quali saranno le spese e le peripezie del viaggio.

Per provvedere al disagio economico in cui si trovano le provincie meridionali, la sola strada maestra che può prendere il Governo è quella di sgravare le imposte che pagano queste provincie.

Invece si vogliono mantenere le imposte come sono, e si crede di poter fare risorgere le provincie meridionali concedendo dei ribassi straordinari sui trasporti dei prodotti agricoli che partono da quelle provincie. Si crede che i proprietari, incoraggiati da questi ribassi, miglioreranno e aumenteranno le loro coltivazioni e che indirettamente ne verranno dei benefizi a tutti.

Ma sono tutte illusioni; i proprietari meridionali godranno ben poco dei ribassi ferroviari, il cabotaggio a vela sarà distrutto, l'economia delle provincie meridionali continuerà a languire e l'erario pubblico sarà gravato di un grave peso senza alcun utile risultato.

Sarà rinnovato quello che avvenne per i premi alla marina mercantile coi quali si credeva di farla risorgere. I premi andarono in gran parte a favore dei noleggiatori e qualche volta anche dei noleggiatori esteri, e la marina continuò a decadere.

Il solo risultato pratico sarà che occorreranno nuovi impiegati per fare lo spoglio di tutte le spedizioni che viaggieranno con le nuove tariffe di favore per stabilire la somma che deve andare a carico dell'erario. E pur troppo si può prevedere che una volta entrati nella via dei favori e degli artifici, non vi sarà più alcun confine alle domande di nuovi favori e di nuovi artifici, e forse avremo ben presto recriminazioni e pentimenti.

Fra due sentenze così disparate di due Commissioni, Governo e Parlamento dovrebbero avvedersi che si sta per prendere una strada falsa, ed io mi auguro che se ne avveda la stessa Commissione degli sgravii, riconoscendo lealmente di avere commesso un grave errore.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

GRANDIOSO PONTE IN MURATURA SULL'ADDA

LINEA COLICO-SONDRIO

Nel precedente numero abbiamo accennato brevemente al ponte in muratura che la Società delle Ferrovie Meridionali sta costruendo, per una deviazione della linea Colico-Sondrio, presso Morbegno.

L'opera, per le sue proporzioni e per alcune particolarità della costruzione, riesce interessante, specialmente ai tecnici, per cui noi crediamo di far cosa grata ai lettori col riferire i seguenti cenni descrittivi della medesima.

La grande arcata di 70 metri di luce è stata appunto in questi giorni felicemente disarmata.

Per sottrarre la ferrovia Colico-Sondrio alle frequenti interruzioni cui va soggetta per le alluvioui del torrente Tartano, si propose di abbandonare il tratto stabilito a sponda sinistra del fiume Adda, alla base del grande cono di deiezione di detto torrente e di costruire conseguentemente in deviazione un nuovo tratto di ferrovia sulla sponda opposta dello stesso fiume, attraversando quest'ultimo mediante un nuovo ponte.

Siccome le piene dell'Adda sono in quel tronco rapide e copiose, così si ritenne che il detto ponte dovesse costruirsi ad una sola grande luce in modo da non ingombrare l'alveo, e perciò parve dapprima che convenisse eseguire il nuovo attraversamento mediante una travata metallica in una sola campata, che si progettò dell'ampiezza di metri 64.

In seguito però ad ulteriori studi, si riconobbe che anche tale attraversamento, pur senza appoggi nell'alveo, poteva farsi con un'opera in muratura, e si progettò quindi il ponte ad un solo grande arco ora in corso di costruzione, attenendosi così alla massima costantemente seguita da tempo dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, cioè di preferire di regola ai ponti metallici i ponti in muratura, i quali, oltre ad avere il pregio di una durata indefinita, permettono che la sorveglianza si eserciti colla maggior facilità, così che offrono maggiore sicurezza per l'esercizio ed oltre a ciò ammettono aumenti di carico senza che occorra generalmente rinforzarli.

Consigliarono lo studio del nuovo progetto le speciali condizioni in cui doveva effettuarsi l'attraversamento del fiume Adda.

Ed in vero la roccia che affiora sulla sponda destra ed il terreno solido alluvionale della sponda sinistra rassicuravano che il grande arco poteva impostarsi sulle due sponde senza pericolo di cedimenti.

Inoltre la facilità di poter avere sul luogo del granito buono e dei legnami di poco prezzo dava affidamento che il ponte in muratuta sarebbe riuscito abbastanza economico, così da poter rivaleggiare anche nei rignardi della spesa col ponte a travata metallica.

Incoraggiò poi a proporre la esecuzione di tale opera l'esempio delle seguenti consimili eseguite con ottimo risultato in Italia ed all'estero:

Il ponte per ferrovia a Nogent, sulla linea Parigi-Moulhouse, dell'ampiezza di m. 50, costruito nel 1856;

Il ponte per strada ordinaria a Munderkingen (Würtemberg), dell'ampiezza di m. 50, costruito nel 1894;

Il ponte per strada ordinaria a Claix (Francia) dell'ampiezza di m. 52, costruito nel 1875;

Il ponte per strada ordinaria di Annibale sul Volturno, dell'ampiezza di m. 55, costruito nel 1870;

Il ponte per strada ordinaria del Diavolo sul Sele, dell'ampiezza di m. 55, costruito nel 1872;

Il ponte per ferrovia Ballochingle, linea Glascow-Carlisle (Scozia), dell'ampiezza di m. 55.17, costruito nel 1847;

Il ponte per strada ordinaria di Chester (Inghilterra), dell'ampiezza di m. 60.96, costruito nel 1834;

Il ponte per ferrovia a Lavaur, linea Montauban-Castres (Francia), dell'ampiezza di m. 61.50, costruito nel 1884;

Il ponte per ferrovia Iaremcze, linea Stanislau-Woronienka (Ungheria), dell'ampiezza di metri 65, costruito nel 1893;

L'acquedotto di Washington (Stati Uniti), dell'ampiezza di m. 67.10, costruito nel 1862;

Lo storico ponte per strada ordinaria a Trezzo sull'Adda, dell'ampiezza di m. 72.25, costruito tra il 1370 ed il 1377, il quale ultimo fu distrutto nel 1416 per causa di guerra.

***

Il ponte sull'Adda, ora in costruzione, è ad una luce di m. 70 con la freccia di m. 10.

La chiave dell'intradosso fu stabilita a m. 3.70 sopra al livello delle massime piene, cioè sopra la quota di 256.50.

Il piano del binario sul nuovo ponte fu disposto in orizzontale alla quota 262.76 per la lunghezza di m. 136; detto piano venne raccordato colla livelletta esistente verso Colico, mediante rampa col 17 per mille di pendenza della lunghezza di m. 477.61.

L'intradosso del volto, che ha per direttrice una curva a tre centri, e l'estradosso furono tracciati in modo da abbracciare quasi simmetricamente la curva delle pressioni corrispondenti al carico permanente.

La larghezza del ponte al piano delle rotaie venne stabilita di m. 5. Le fronti hanno la inclinazione di cm. 5 per ogni metro di altezza, e perciò la larghezza del volto alla chiave dell'intradosso è di m. 5.26 ed alle imposte di m. 6.26.

La grossezza del volto alla chiavè fu stabilita di m. 1.50 ed alle imposte di m. 2.20.

Sulle reni dell'arco, in luogo dei timpani, si impostano le pile di scarico di archi secondari a pieno centro della luce di m. 4.50 ciascuno.

Il grande arco del ponte vien costruito con conci di granito parallelepipedi lavorati su tutte le faccie; si è invece adottato di fare con muratura grezza a paramento in filari regolari le pile degli archi secondari e le fronti e con calcestruzzo di cemento la parte degli archi secondari compresa tra le armille di fronte.

Il grande arco si imposta a sponda destra direttamente sul banco di roccia naturale ed a sponda sinistra su robusta spalla costruita in calcestruzzo di cemento e solidamente fondata per la larghezza di m. 5 verso corrente a circa m. 9.30 sotto il livello delle magre, e per la rimanente larghezza di metri 15 con piano inclinato a partire dalla quota di livello 242.70 fino alla quota 244.40 contro terra.

In vicinanza delle imposte ed alla chiave del volto maggiore fu progettato l'impiego di cerniere di ferro con perni di acciaio.

Tali cerniere permetteranno al grande arco di ruotare intorno ai perni senza lesionarsi, in conseguenza degli inevitabili cedimenti all'atto del disarmo.

Durante il loro funzionamento esse obbligheranno la curva delle pressioni a passare per la parte centrale del grande arco, al quale fu quindi possibile assegnare minori grossezze di quelle che sarebbero state necessarie se esso fosse stato costruito, come d'ordinario, ad incastro.

Le cerniere stesse dovranno funzionare fino a che l'opera sia tutta compiuta, compreso il riempimento sopra ai rinfianchi e verranno poscia murate prima del transito dei treni sul ponte, allo scopo di dare all'arco la maggiore possibile rigidità, rendendolo, in definitivo, incastrato.

Temendosi però che, dopo ciò, i movimenti dovuti alle variazioni di temperatura possano dissestare in qualche parte le murature, si è ritenuto necessario applicare un altro ordine di cerniere, da conservarsi permanentemente in funzione, nei due archetti, uno da una parte e l'altro dall'altra del grande arco sopra alle cerniere di imposta.

In relazione a quanto si è dianzi esposto, i calcoli di resistenza dell'arco furono stabiliti ammettendo il volto articolato sotto il carico permanente ed incastrato sotto il solo carico mobile e sommando poscia i valori degli sforzi

massimi unitari dovuti al carico permanente ed al carico mobile.

L'arco non sarà soggetto a tensione in alcuno dei suoi giunti e la pressione massima sarà di circa kg. 56 per centimetro quadrato, sarà cioè inferiore alla decima parte del carico di rottura della muratura in granito con la quale vien formato, il quale granito, giusta gli esperimenti eseguiti nel laboratorio della Direzione dei Lavori in Ancona, offre una resistenza media di circa 1100 kg. per centimetro quadrato.

I calcoli di resistenza della spalla verso Colico dimostrarono che la pressione massima della muratura sul terreno di fondazione, dovuta al volto completamente carico, riuscirà di circa 6 kg. per centimetro quadrato.

Per la centina si adottò il tipo a più appoggi allo scopo di avere un sistema che presentasse la maggiore possibile rigidità. Nei disegni del progetto si è indicato il procedimento da seguirsi nella costruzione del volto per impedire che si verifichino lesioni e fare in modo che gli assettamenti avvengano in tutta la massa con la maggiore possibile uniformità.

Si è cioè stabilito di costruire il volto in più strati successivi allo scopo di caricare la centina in modo graduale ed uniforme e si sono inoltre previste tante serraglie per l'intera grossezza del volto quanti sono gli appoggi fissi delle centine in corrispondenza delle coppie di pali che ne costituiscono le stilate.

Inoltre, a metà di ogni campata, cioè a metà distanza tra due appoggi fissi consecutivi, si è riconosciuto opportuno mettere in opera a secco i conci e colare la malta di cemento soltanto prima di passare a costruire il corso di conci sovrapposti.

Per il grande arco in conci di granito la malta è formata con cemento Portland di prima qualità superiore nelle proporzioni di kg. 600 per ciascun metro cubo di sabbia.

Per la spalla verso Colico e per gli archi secondari dei timpani ed i relativi rinfianchi il calcestruzzo è formato con cemento Portland normale nelle proporzioni di kg. 200 nella spalla e kg. 300 negli archi per metri cubi 0.50 di sabbia e metri cubi 0.85 di pietrisco.

Le altre murature vengono formate con malta di calce idraulica.

La costruzione del ponte cominciò nel febbraio 1902.

Per portare sul posto alcuni dei materiali occorrenti ed insieme per provvedere allo scarico delle materie provenienti dall'escavo della galleria prossima al ponte e che forma parte della deviazione, la Ditta costruttrice Bregani Carlo fece eseguire fin da principio l'impianto di un trasporto aereo tipo « Blondin ».

UN ESPERIMENTO DI SCIOPERO FERROVIARIO

È notevole specialmente pel paese in cui venne effettuato, pei mezzi usati a reprimerlo e pel suo fine completamente mancato. Cominciando dal paese, diremo che si tratta dello Stato di Victoria, la più meridionale delle colonie australiane, il paese democratico per eccellenza, dove non si indietreggia dinanzi agli esperimenti più arditi di legislazione sociale. Laggiù la rete ferroviaria, costituita da circa 4800 chilometri di linee, è direttamente esercitata dallo Stato. Il Governo attuale, conservatore, per sistemare le finanze del paese che i socialisti avevano abbandonate in condizioni critiche, fu costretto a ridurre i salari del personale ferroviario che, in seguito a tale provvedimento, si mise in agitazione. Senonchè il personale medesimo, trovandosi allora impreparato, non si arrischiò a lanciare la sfida suprema dello sciopero, e pensò invece a procurarsi la maggiore forza che gli occorreva, affigliandosi alla *Trades-Hall* (Camera del lavoro), associazione poderosa ed influente nella Colonia, avente carattere politico-commerciale con prevalenza del primo. Il Governo chiuse un occhio quando in essa si inscrissero le associazioni minori dei ferrovieri, ma non potè rimanere indifferente di fronte alla decisione dell' « Associazione dei macchinisti e fuochisti » di fare altrettanto. In osservanza quindi del regolamento di servizio che proibisce l'affigliazione a società politiche, il Governo intimò ai ferrovieri di staccarsene. Fu allora che questi minacciarono lo sciopero, ed insistendo il Governo, lo proclamarono il giorno 8 del corrente mese. Togliamo da fonte non sospetta che l'opinione pubblica fu generalmente contraria agli scioperanti; tanto che 200 studenti di università, 100 applicati alla scuola industriale, si offrirono e furono accettati per funzionare da macchinisti, fuochisti e pulitori. Lo sciopero non fu totale che in principio; ma quando i ferrovieri videro che il Governo provvedeva in qualche modo al servizio, una parte di essi cominciarono ad oscillare, alla spicciolata tornarono al lavoro, onde si potè subito prevedere che lo sciopero non avrebbe avuto lunga vita. Però a troncarlo di botto venne una draconiana misura legislativa. D'accordo coi ministri, il governatore della Colonia, sir George Clarke, convocò d'improvviso il Parlamento in sessione straordinaria, ed il primo ministro, sir Irvine, presentò un progetto di legge di cui ecco i sette capi principali:

1) Il ferroviere che abbandona il lavoro senza darne avviso preventivo di 14 giorni, è punito con una multa di 2500 franchi o un anno di carcere, colla perdita di ogni diritto a pensione; esso diviene pure ineleggibile per qualunque impiego governativo;

2) Il commissario è autorizzato a sostituire gli scioperanti con altri operai, da impiegarsi per due anni, e provvede alla protezione di questi;

3) E' rigorosamente proibito agli scioperanti di disturbare gli operai che non scioperano;

4) Ogni persona che raccoglie denari per un fondo per lo sciopero, o distribuisce tale fondo, o agisce in modo da incoraggiare gli scioperanti è punibile come all'art. 1);

5) La polizia è autorizzata a distruggere ogni pubblicazione o documento stampato che incoraggi gli scioperanti e gli stampatori di tali documenti sono punibili allo stesso modo;

6) Il prender parte ai *meetings* degli scioperanti è illegale e la polizia può arrestare chiunque lo faccia. Tali *meetings* sono illegali se più di quattro persone sono presenti, e chi rifiuta di andarsene può essere arrestato senza mandato;

7) La polizia è autorizzata a entrare nei *meetings* anche con la forza.

Bastò questa doccia ghiacciata perchè i ferrovieri si arrendessero a discrezione, ponendo così fine allo sciopero e alla necessità della legge. La quale, è ben vero che aveva carattere provvisorio e sarebbe stata solo duratura nel periodo dello sciopero, ma non pare improbabile che possa venire sostituita con un'altra di carattere permanente e pronta per essere applicata ad ogni eventualità, come quella recentemente approvata in Irlanda.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE ED INDUSTRIALI

Ferrovie e Tramvie elettriche Varesine.

Presieduta dal presidente del Consiglio d'Amministrazione, comm. ing. Ambrogio Campiglio, ebbe luogo testè l'assemblea ordinaria degli azionisti.

Il bilancio dello scorso esercizio, redatto cogli stessi criteri dei precedenti, porta un avanzo netto di esercizio di L. 70,658.26, contro L. 62,296 dell'esercizio precedente. I proventi del tronco Varese-Prima Cappella furono nel 1902 di L. 87,398; quelli per l'esercizio di distribuzione di energia elettrica per illuminazione e forza motrice, di lire 149,635. Gli utili conseguiti nel 1902 sono al netto, oltrechè delle spese d'esercizio industriale, delle uscite per

l'esercizio patrimoniale e degli ammortamenti, in complesso per L. 82,000 circa.

Colla fine dello scorso anno, è entrato in esercizio il secondo impianto idroelettrico della Società, quello sul fiume Giona, presso Maccagno, della potenza di un migliaio di cavalli, il quale si presume farà crescere rapidamente le entrate della Società.

La Relazione del Consiglio d'Amministrazione, letta all'assemblea, constatando i promettenti risultati dell'azienda, accennava all'opportunità di talune svalutazioni per consolidare meglio la situazione patrimoniale. Tale concetto veniva pure condiviso dall'assemblea, in vista anche di conseguire una sistemazione finanziaria con un aumento di capitale. Così che veniva dato incarico allo stesso Consiglio d'Amministrazione di modificare il bilancio conforme le idee espresse, sentendo all'uopo anche il parere dei competenti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Discussione della mozione ferroviaria Pantano.

Da diversi giorni è cominciata alla Camera dei Deputati una grande discussione sul sistema da preferirsi per l'esercizio delle ferrovie italiane.

È impossibile per noi il seguire tutti i lunghi discorsi pronunziati dai diversi oratori, e forse sarebbe anche cosa oziosa per i nostri lettori.

Ci limiteremo a parlare delle dichiarazioni che farà il Governo, e delle decisioni che saranno votate dalla Camera.

><

L'allacciamento delle stazioni di Roma.

Il disegno di legge per l'allacciamento della stazione di Termini con quella di Trastevere è pronto.

Il progetto consta di un solo articolo del seguente tenore:

« Il Governo del Re è autorizzato a provvedere alla costruzione del tronco di allacciamento tra le stazioni di Termini e Trastevere delle linee ferroviarie che fanno capo a Roma, incontrando una spesa che non potrà superare L. 5,000,000.

« Al pagamento della spesa sarà provveduto mediante annualità da pagarsi all'assuntore nei modi che saranno fissati d'accordo con questi, e le annualità stesse dovranno imputarsi a carico del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, in quegli esercizi che verranno dal medesimo stabiliti d'accordo col Ministero del Tesoro ».

Il progetto non dice in quanti esercizi l'anzidetla somma dovrà essere ripartita, dipendendo ciò dalle esigenze del bilancio.

Sappiamo però che l'on. Balenzano, animato dal desiderio di contribuire, nell'interesse della città, a che questa opera sia accelerata, e considerato che per l'esecuzione di tutti i lavori occorreranno tre anni, si adoprerà presso il Ministro del Tesoro perchè la spesa necessaria sia ripartita nei tre prossimi esercizii finanziari.

><

La linea di confine del Sempione.

La Commissione italo-svizzera, incaricata della demarcazione della linea di confine del Sempione, ha esaurito il suo cômpito e presenterà in questi giorni la Relazione ai Governi rispettivi.

Si è esaminata la questione se, in attesa dell'apertura del diaframma della galleria, le autorità italiane possano esercitare le loro funzioni nel tratto della galleria che sta scavandosi dal lato di Briga e che già trovasi sul territorio italiano.

La Commissione si è pronunciata in senso favorevole, anche per il transito delle dette autorità sul territorio svizzero per accedere nel tratto di galleria italiana, oggetto della controversia.

><

Le linee d'accesso al Sempione.

(*Il traforo del Lötschberg*).

I periti esteri chiamati dal Governo bernese a studiare il progetto per la linea del Lötschberg, presero conoscenza di tutti i documenti, stabilirono il loro programma e si ripartirono il lavoro.

Essi si riuniranno nuovamente alla fine di luglio per procedere ad un esame locale.

Fra le diverse questioni che saranno sottoposte ai periti, figura pure quella d'un nuovo traforo del Giura.

><

Riordinamento dei servizi ferroviari a Milano.

In una seduta tenuta nei giorni scorsi alla Prefettura di Milano fra le rappresentanze del Governo, Provincia, Comune e Società ferroviarie, ebbe luogo un utile scambio di idee circa il grave ed urgente problema.

In complesso fu accettato il progetto della stazione sussidiaria a Porta Vittoria per le piccole linee Adriatiche e pel mercato delle frutta e verdure.

Il progetto capitale della stazione Centrale di testa al *Trotter*, si collega ad un complesso di provvedimenti che meritano un riscontro minuto. A tale scopo, su proposta del sindaco Mussi, venne nominata una Sotto-Commissione composta di 3 assessori, 2 rappresentanti della Provincia e 2 della Camera di Commercio, sotto la presidenza del senatore Mussi, perchè colla maggiore sollecitudine si accinga al riscontro del progetto nei suoi criteri direttivi e nei suoi multiformi ed importanti particolari, prima d'ora riassunti in una brillante Relazione presentata dal senatore Rossi, presidente della Commissione plenaria, fino dallo scorso novembre.

Milano è convinta che prima del voto sulla questione ferroviaria, bisogna che gli Enti locali si decidano a dare il loro assennato parere sul progetto di riforma di quelle stazioni, altrimenti Governo e Parlamento conchiuderanno le nuove combinazioni ferroviarie senza introdurvi gli oneri e la spesa gravissima richiesta per dare alle stazioni di Milano i mezzi necessari pel traffico, che aumenta in misura eccezionale e che il Sempione renderà ancor più importante.

><

Per il porto di Genova.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è riunito in adunanza generale straordinaria per esaminare il regolamento per l'esecuzione della legge relativa all'autonomia del porto di Genova.

Il Consiglio, esaminata la Relazione della Sotto-Commissione, ha approvato, con brevi modificazioni di forma, il regolamento, sul quale saranno richiesti i pareri del Consiglio di Stato e della Corte dei Conti.

Il regolamento è notevole ove prescrive il procedimento d'elezione del rappresentante operaio nel Consorzio e che sarà nominato dagli operai e capi-operai, qualunque sia il luogo di loro domicilio e residenza, purchè da 6 mesi almeno si trovino addetti ai lavori o servizi del porto, e posseggano le condizioni richieste dalla legge 15 giugno 1893 per essere elettori di Probiviri.

Per quanto riflette lo sviluppo dei traffici, il Consiglio

aggiunse al regolamento questa disposizione: « Il Consiglio del Consorzio, fra le sue varie attribuzioni, avrà anche quella di promuovere i provvedimenti atti a sviluppare i traffici esistenti e ad attivarne dei nuovi, ed a tale scopo potrà prestare la propria cooperazione principalmente per facilitare i trasporti di terra e di mare mediante speciali mezzi, e a condizioni da concordarsi con le Amministrazioni interessate ».

><

Conferenza telegrafica internazionale.

I lavori d'apertura della IX Conferenza telegrafica internazionale a Londra, sono stati inaugurati il 27 corr. Sono obietto di discussione, fra gli altri affari: le norme che l'invenzione della telegrafia senza fili impone vengano al più presto stabilite e la riforma del codice delle abbreviature internazionali.

La rappresentanza italiana figurerà nella prima categoria.

><

Tronco Ascoli-San Benedetto.

(*Esercizio economico*).

La Camera di Commercio ed Arti di Ascoli Piceno ha rinnovato vive premure al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere che nel tronco ferroviario Ascoli-San Benedetto venga applicato l'esercizio economico, ritenuto che esso, per le sue condizioni di traffico, si trova virtualmente compreso fra quelli contemplati dalla Legge 9 giugno 1901, n. 229. E coll'applicazione dell'esercizio economico si invoca dalla predetta Camera l'istituzione della quarta coppia di treni consentita dalla legge, stante che le attuali tre coppie di treni giornaliere esistenti non sono affatto sufficienti allo sviluppo del traffico ed ai bisogni di comunicazioni e di coincidenze colle corse della Rete principale.

Si lamenta giustamente come la città di Ascoli, la quale dista poco più di 100 km. da Ancona, capoluogo della regione, colla quale ha tanti e continui rapporti d'indole commerciale e d'ogni altra natura, non ha una corsa per l'andata e ritorno nella stessa giornata, senza perdere una intiera notte, con prolungate attese nelle stazioni intermedie.

Il tronco succitato di ferrovia costituisce l'unico mezzo di scambio dei prodotti fra la montagna e la marina, epperò molti ed importanti sono i Comuni anche delle Provincie di Teramo e di Aquila che si servono di esso per l'esercizio dei continui commerci e dei giornalieri scambi da lunga pezza esistenti colla città di Ascoli.

E poichè è fuori questione che l'attuazione invocata del servizio economico col rendere più frequenti e meno dispendiose le comunicazioni, gioverà grandemente allo sviluppo del movimento dei viaggiatori, così riteniamo che, d'accordo fra Governo e Società esercente, si troverà modo di accontentare i desideri della Camera di Commercio di Ascoli, interprete non solo del ceto commerciante locale, ma bensì di tutta la popolazione della Provincia.

><

Pel servizio economico sulla Fabriano-Urbino.

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione governativa la proposta per l'attuazione del servizio economico, limitatamente ai viaggiatori ed ai bagagli, sulla linea Fabriano-Urbino, in conformità alle disposizioni della legge 9 giugno 1901, n. 220.

Trattandosi di linea che ha un prodotto medio chilometrico inferiore alle L. 2000, unico rimedio per cercare di ravvivare su di essa il movimento dei viaggiatori è quello di attuare forti riduzioni nelle attuali tariffe. La proposta presentata mira pertanto a questo scopo, imperocchè le attuali tariffe verrebbero ridotte del 40 0[0 all'incirca, con applicazione dell'imposta erariale nella misura la più ridotta, cioè del 2 0[0.

Come già per altre linee per le quali è stato proposto l'esercizio economico, limitato ai viaggiatori e bagagli, la Società esercente prende impegno di sottoporre al Governo, a misura che se ne presenti l'opportunità, quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico; ed inoltre di provvedere all'aumento di una coppia di treni sulla linea stessa se e quando i bisogni del traffico lo richiedano; nell'intesa che tale coppia di treni sarà ad ogni modo aggiunta se, nel periodo di un anno, si sarà verificato un aumento di L. 1500 al chilometro negli introiti lordi dei viaggiatori e dei bagagli.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1902 al 30 aprile 1903, in confronto con quelli del corrispondente periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 109,992,753 contro L. 105,873,217 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 4,119,536.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 28,148,682.

Per la *Rete secondaria* L. 9,007,094 contro L. 8,678,979 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 328,115.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 132,225,376 contro L. 124,522,651 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 7,702,725.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 28,148,682.

Per la *Rete secondaria* L. 5,181,349 contro L. 4,771,080 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 410,269.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 8,242,935 contro L. 8,053,361 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 189,574.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 243,428.

Per la *Rete secondaria* L. 2,263,266 contro 2,204,077 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 59,189.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 77,235,513.

Da tali cifre pei 10 primi mesi dell'esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 12,809,408 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Opere pubbliche.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha in questi giorni autorizzato gli appalti dei seguenti lavori di costruzione:

Tronco dalla comunale di Montefalcone del Sannio, presso il casino Piccoli, ad Acquaviva Collecroci della

strada provinciale n. 78 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Campobasso per l'importo presunto di L. 915,000;

Tronco da Canna a Nocara della strada provinciale n. 29 (legge 30 maggio 1875) in provincia di Cosenza per la spesa prevista di L. 570,000;

Tronco dal torrente Fiumarella a Noepoli, della strada provinciale n. 117 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Potenza, per la prevista spesa di L. 280,000;

Tratto, dal confine Aretino all'abitato di Monte Coronaro, della strada provinciale n. 23 (legge 1881) in provincia di Firenze, per la presunta spesa di L. 199,500;

Traversa di Raccuja, lungo l'ottavo tronco della strada provinciale n. 165 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Messina, per la prevista spesa di L. 228,000;

Completamento e consolidamento del tronco da Torre Orsaja alla via dei Carpini, della strada provinciale n. 225 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Salerno, pel previsto importo di L. 34,100;

Tronco fra la nazionale Val d'Agri, presso il ponte Pescara e la comunale obbligatoria di Pisticci della strada provinciale n. 154 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Potenza, pel presuntivo importo di L. 410,000;

Tronco dal confine con la provincia di Lucca al confine con Pisa della strada provinciale n. 127 (legge 23 luglio 1881) in provincia di Firenze, per la spesa prevista di L. 56,000.

><

Domanda di concessione di ferrovie calabresi.

Fu presentata al Governo la domanda di concessione di tutta una rete di ferrovie calabresi a sezione ridotta, che oltre quelle contemplate nella legge sulle complementari, comprende l'esercizio dei tronchi già costruiti, con nuovo binario per congiungere il gruppo delle linee calabresi a sistema ridotto col porto di Salerno.

><

Ferrovia del Gottardo.

Il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, riunito giovedì u. s. a Lucerna, ha risolto di proporre all'Assemblea Generale degli Azionisti la distribuzione del dividendo del 6.8 0[0 per l'esercizio 1902, ossia fr. 34 per azione, come nell'anno precedente, e di riportare a conto nuovo il residuo attivo di franchi 511,278.72.

><

Biglietti a itinerario combinabile in servizio internazionale.

In conseguenza della partecipazione delle tre grandi Reti italiane (Adriatica, Mediterranea e Sicula) al servizio dei biglietti combinabili dell'Unione delle Ferrovie Germaniche (*Verein Deutscher Eisenbahn-Werwaltungen*) a partire dal 1° giugno p. v., saranno distribuiti per viaggi circolari di andata e ritorno fra l'Italia e l'estero sulle linee ferroviarie, di navigazione, ecc., appartenenti a detta Unione, speciali biglietti a libretto composti di più scontrini o tagliandi, che verranno denominati *biglietti combinabili internazionali.*

La preparazione di tali biglietti, pei viaggi in partenza da stazioni delle tre grandi Reti, è affidata esclusivamente alle agenzie: Thomas Cook e Son in Roma (Piazza Termini); Gondrand in Milano (Galleria V. E.).

><

Biglietti circolari internazionali (Nord e Sud delle Alpi).

A datare dallo stesso giorno 1° giugno p. v. sovraindicato vengono soppressi i biglietti per viaggi circolari internazionali (*Nord e Sud delle Alpi*) e relativi biglietti di congiunzione risultanti dal fascicolo, edizione 1° novembre 1895, dei viaggi circolari in Italia ed all'estero.

E' fatta soltanto eccezione per i biglietti *Sud delle Alpi* per tutti i viaggi delle serie *A*, *B*, *BB*, *E* ed *EE*, dei quali provvisoriamente — e fino a nuovo avviso — continuerà la distribuzione da parte delle sole ferrovie ed agenzie estere.

><

Derivazione di acque pubbliche.

I sigg. Pietro e Giuseppe Pianesi, di Macerata, hanno presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare 4 mc. d'acqua al 1″ dal fiume Esino a circa 340 m. a monte della ferrovia Foligno-Ancona fra le stazioni di Albacina e di Serra San Quirico, per indi restituirli a valle della medesima ferrovia dopo che con un canale lungo m. 6222, ottenuto un salto di metri 33.72, avranno ricavato 1798 HP effettivi.

Scopo della derivazione è quello di ottenere della forza motrice, da trasportarsi, a mezzo dell'elettricità, nella città di Ancona, onde impiantare nuove industrie e migliorare quelle esistenti.

La spesa per l'effettuazione di quest'opera, viene preventivata in L. 544,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Il 26 maggio corr., presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di costruzione della travata metallica del vallone San Carlo fra le stazioni di Pisciotta e di San Mauro. Delle 4 Ditte invitate alla gara soltanto 2 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Coppola Catello di Castellamare di Stabia, che fece il ribasso del 12.76 0[0.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 maggio 1903*).

Transazione con l'Impresa Parisi, costruttrice del fabbricato alloggi nella stazione di Caldare.

Concessione di un compenso all'Impresa Sisto, costruttrice di un muro di difesa a sponda destra del fiume Platani, sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Costruzione di un pozzo trivellato nella stazione di Potenza Inferiore, sulla linea Eboli-Metaponto.

Proposta per provvedere d'acqua potabile la stazione di Vicovaro e la casa cantoniera al km. 50.598 della linea Roma-Sulmona.

Tipi delle vetture rimorchiate in servizio delle tramvie elettriche di Palermo.

Nuovo tipo di vettura di rimorchio per la tramvia elettrica Ventimiglia-Bordighera.

Domanda della Ditta Maschinenfabrik der Hon. Ung. Stats Eisenbahnen, di Budapest, per il condono delle multe inflittele per ritardata consegna di locomotive per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Waggonfabrik Actien Gesellschaft, di Bastatt, per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 10 carrozze miste per la Rete Mediterranea.

Parziale condono della multa inflitta alla Ditta Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti meccanici Siciliani per ritardata fornitura di arpioni per la Rete Mediterranea.

Modalità e condizioni tecniche per il servizio economico sulle ferrovie Bari-Taranto, Barletta-Spinazzola e Rocchetta-Sant'Antonio-Gioia del Colle.

Impianto del blocco assoluto fra la stazione di Novi-città ed il nuovo Bivio Tortona.

Convenzione con la Cooperativa Sociale Metallurgici e affini, di Firenze, per l'impianto di un forno per la fusione della ghisa a distanza ridotta dalla linea Roma-Firenze.

Vertenze relative al servizio cumulativo tra la Società Adriatica e la Bari-Locorotondo.

Costruzione di un ponte-viadotto per l'attraversamento della stazione di Rivarolo e del torrente Polcevera, sulla linea Genova-Torino.

Proposta della Società Mediterranea circa il materiale rotabile della linea Roma-Viterbo.

Convenzione col signor Frilli per l'esecuzione di opere presso la linea Faenza-Firenze, e per affitto di un terreno di proprietà ferroviaria.

Autorizzazione per l'esercizio di due nuove tramvie elettriche nella città di Torino, una da Piazza dello Statuto alla Barriera di Lanzo, e l'altra dalla Barriera di Lanzo alla Madonna di Campagna.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Elaborati d'appalto per la gara internazionale per la fornitura di sei locomotive-tender del nuovo tipo a tre assi accoppiati a due carrelli.

Provvedimenti contro la malaria sulla linea Sparanise-Gaeta, L. 20,200.

Consolidamento della casa cantoniera doppia al chilometro 100.782 della linea Roma-Napoli, L. 3400.

Consolidamento di antiche cave di pozzolana sottopassanti la linea Roma-Napoli fra i km. 3.815 e 3.980 ed il contiguo binario di raccordo Tuscolana-Bivio Mandrione, L. 39,500.

Consolidamento della falda a monte dei due tratti di trincea fra i km. 174,094 e 175,115 fra le stazioni di Capo Bonifati e di Cetraro sulla linea Battipaglia-Reggio, L. 6400.

Riparazione alle coperture dei fabbricati del tronco Grosseto-Cecina, danneggiati da uragani, L. 370.

RETE ADRIATICA:

Contratto stipulato con la Ditta Guglielmo Targioni, di Sesto Fiorentino, per l'esecuzione di lavori di movimenti di terra e opere murarie costituenti il secondo gruppo di lavori di impianto della nuova stazione di Sesto Fiorentino, L. 70,000.

Abbattimento e sottomurazione di massi instabili esistenti sulle falde montane fra i km. 145 e 160 della linea Roma-Sulmona, L. 2000.

Miglioramenti al fabbricato viaggiatori della stazione di Cervaro, L. 455.

Consolidamento della trincea al km. 48.400 della linea Termoli-Campobasso, L. 8000.

Consolidamento dei muri d'ala e della fronte verso Napoli della galleria S. Spirito al km. 72.257 della linea Foggia-Napoli, L. 4600.

Impianto di due lampade elettriche nello scalo merci a piccola velocità della stazione di Napoli, L. 1200.

Impianto di una colonna idraulica nella stazione di Barletta, L. 5200.

Ampliamento della fermata di S. Apollinare con Selva al km. 5.580 della linea Rovigo-Chioggia, L. 3700, di cui L. 3000 pei lavori da appaltarsi.

Acquisto di materiale metallico di armamento, lire 4,050,000.

RETE SICULA:

Consolidamento della casa cantoniera al km. 137.764 della linea Santa Caterina-Canicatti, L. 730.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di una stadera a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Desio sulla linea Milano-Chiasso, per L. 6230.

Sostituzione di cancelli in ferro ai passaggi a livello ai km. 231.583; 234.464; 246.482; 247.028 e 247.401 della linea Bologna-Otranto, per L. 1590.

Sistemazione del servizio per l'estinzione degli incendi nella stazione di Campobasso, per L. 920.

Sistemazione dell'acquedotto ellittico al km. 63.568 della linea Termoli-Campobasso, per L. 7900.

Applicazione di grembiali alle sbarre, manovrabili a distanza, di chiusura del passaggio a livello al chilometro 2.387 della linea Fabriano-S. Arcangelo per L. 100.

Rifacimento di m. 4475 di binario fra i km. 798.311 e 802.786 della linea Bologna-Otranto, per L. 41,500, oltre il materiale metallico d'armamento.

Derivazione d'acqua dal fiume Livenza per alimentare il rifornitore della stazione di Motta di Livenza, per L. 5600.

Opere supplettive a quelle di consolidamento della spalla sinistra del fiume Piave, in corrispondenza alla testata, verso Portogruaro, del ponte metallico al chilometro 31.177 della linea Mestre-Portogruaro, per lire 4400.

Impianto di un dischetto imperativo al deviatoio numero 34 della stazione di Piacenza, per L. 75.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di un fosso murato a valle della ferrovia fra le stazioni di Tropea e di Ricadi, sulla linea Reggio-Castrocucco, per L. 550.

Ripristino della ferrovia fra Pontecagnano e Montecorvino danneggiata da nubifragio, per L. 19,188.

Costruzione di opere di difesa all'imbocco Spezia della galleria di Fornola fra i km. 164.341 e 164.360 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, per L. 7800.

Costruzione di m. 61.75 di galleria artificiale all'imbocco Reggio della galleria S. Sebastiano al km. 365.392 della linea Reggio-Castrocucco, per L. 46,500.

Parziale sottofondazione dei muri di sponda del canale Rì al km. 105.997 della linea Parma-Spezia, per L. 300.

Prolungamento di un tratto di binario morto nella stazione di Rottofreno sulla linea Alessandria-Piacenza, per L. 8300.

Collegamento dell'Ufficio telegrafico ferroviario della stazione di Acqui con l'omonomo Ufficio governativo, per L. 560.

Sostituzione di cancelli in ferro alle attuali sbarre per la chiusura dell'attraversamento al km. 24.273 della linea Novara-Varallo, per L. 730.

Costruzione di una latrina per il casello n. 14 nella stazione di Villamaggiore sulla linea Milano-Pavia, per L. 550.

Impianto di una pompa con pozzo tubolare nella stazione di Portacomaro sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, per L. 320.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Pisa Centrale (primo gruppo dei lavori), per L. 360,004.22,

delle quali L. 111,695.78 a carico della Società Adriatica e L. 82,884.56 a carico della Società Mediterranea.

Impianto di un orinatoio sul marciapiede, lato partenze, della stazione di Livorno San Marco, per L. 560.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d' Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, a Sezioni riunite, ha emesso sentenza in materia di *acque pubbliche*, dalla quale risulta la seguente massima: « Nel provvedere al buon regime delle acque pubbliche lo Stato agisce *jure imperii*, e tutto quanto vi attiene sfugge alla competenza dell'Autorità giudiziaria. Per i danni che possano i privati subire per la mancata od imperfetta manutenzione di argini, l'Amministrazione pubblica non può mai essere ritenuta responsabile di colpa ai termini dell'art. 1153 del Codice civile; essa non assume responsabilità se non nel caso che, per effetto dell'opera pubblica, si tolga o si menomi un diritto patrimoniale del privato, purchè il danno derivi dall'opera pubblica come effetto da causa; ed il risarcimento è dovuto ai termini dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere su di una vertenza riguardante la materia dei Consorzi stradali: « Sorta controversia fra due Comuni, appartenenti a diverse Provincie, circa il riparto della spesa occorrente per la costruzione di un ponte consorziale, a dirimere il conflitto sorto fra le diverse Giunte provinciali ed amministrative interessate è competente il Prefetto della Provincia nel cui territorio trovasi il ponte da costruire ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci informano da Bari che quel Consorzio Agrario ha rinnovato i suoi voti perchè le agevolezze di tariffa consentite a favore dei trasporti di solfato ed acetato di rame per uso agrario, siano estese ai trasporti dello zolfo semplice destinato allo stesso uso.

Ora a noi risulta che di tale estensione fu tenuto conto nelle proposte di riduzioni di tariffe ferroviarie a favore del Mezzogiorno presentate alla Commissione parlamentare degli sgravi, e da questa alla Camera dei Deputati.

— Ci scrivono da Macerata che quel Consiglio Camerale ha espresso voto al Ministero dei Lavori Pubblici perchè le tariffe ferroviarie locali 201 e 202, piccola velocità, serie A, relative ai trasporti di cereali, legumi secchi e farine, venga applicata su tutto il tronco ferroviario Porto Civitanova-Fabriano, anzichè essere limitata, come è attualmente, soltanto al tratto Porto Civitanova-Macerata. Il provvedimento sarebbe reclamato dal fatto dell'aumentata domanda di cereali nella parte montana della provincia. A noi consta che la domanda predetta è stata raccomandata alla Società esercente la Rete Adriatica.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Pugliesi. — *Esercizio economico.* — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole sulle modalità e condizioni tecniche per l'attuazione del servizio economico sulle linee ferroviarie Bari-Taranto, Barletta-Spinazzola, Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle.

Ferrovia Milano-Vigevano-Mortara. — Fra i rappresentanti del Governo e quelli delle Società fu trovata la via d'accordo per computare le annualità del riscatto della linea Milano-Vigevano-Mortara. Per le altre divergenze il Governo formulerà delle proposte.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 maggio 1903.* — Nella decade 11-20 maggio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,652,789.08, con un aumento di L. 408,872.34 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 maggio 1903 si ragguaglia a L. 143,639,640.50, presentando un aumento di L. 6,471,134.38 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 maggio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,077,237.91, con un aumento di lire 435,725.85 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1903 si ragguaglia a L. 50,941,219.71, e presenta un aumento di L. 2,341,105.78 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia elettrica Castellammare-Sorrento. — Il Tribunale di Salerno avendo omologato l'atto di costituzione della Società per la tramvia elettrica Castellammare-Sorrento, i lavori comincieranno subito nel comune di Meta presso la salita di Scutari.

La linea, giusta il capitolato, dovrà essere completata fra 10 mesi.

Tramvia Peschiera-Mantova. — Fra pochi giorni si terrà a Valeggio un'adunanza dei sindaci dei Comuni interessati in una linea tramviaria Peschiera, Ponti, Monzambano, Valeggio, Quaderni, Roverbella, Marmoiolo, Mantova, allo scopo di gettare i primi accordi in proposito. La rete progettata per la sua riconosciuta utilità ha già l'appoggio di varie rappresentanze dei paesi interessati.

Tramvia Cuneo-Boves. — Coll'intervento del ministro Galimberti, il 28 corr., fu inaugurata la linea tramviaria Cuneo-Boves, costruita dalla Società belga dei tramways a vapore piemontesi i cui amministratori sono venuti appositamente da Bruxelles.

La lunghezza della linea è di m. 8184. Il binario scorre in sede propria per circa 1700 metri. Le opere d'arte sono relativamente numerose e taluna di qualche importanza, come la stazione di Boves.

Il ministro delle poste, on. Galimberti, principale promotore e fautore costante della nuova linea, fu festeggiatissimo.

Aderirono alla festa gli on. Giolitti e Niccolini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Accordo Italo-Svizzero.* — Il giornale *Bund* conferma le notizie già da noi pubblicate circa la convenzione relativa alla Confederazione svizzera del tratto della ferrovia Giura-Sempione, situato in territorio italiano che fu firmato in Roma dal Ministro svizzero in nome del Consiglio federale e dal Ministro italiano degli esteri.

Il *Bund* rileva che la Svizzera assume l'esercizio della Giura-Sempione, compreso il tratto Iselle-Domodossola, dove sarà stabilita la stazione internazionale, sotto le riserve di carattere militare fatte dall'Italia.

La Convenzione dovrà essere ratificata dal Parlamento italiano e dall'Assemblea federale. Quest'ultima dovrà contemporaneamente discutere la questione del riscatto della Giura-Sempione e lo farà in sessione straordinaria nel mese

di ottobre, oppure nella sessione ordinaria del mese di dicembre.

— *Ferrovia Brienz-Rothorn.* — L'apertura dell'esercizio della ferrovia Brienz-Rothorn avrà luogo domani, 31.

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di aprile 1903.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di aprile 1903, confrontato con quello dello stesso mese 1902, fu il seguente:

		1903 aprile	1902
Passeggieri trasportati	Num.	245,000	241,934
» introito	L.	1,079,000	1,019,186.36
Bagagli e cadaveri	Tonn.	1,025	970
» introito	L.	108,300	105,567.39
Bestiame trasportato	Capi	10,915	15,140
» introito	L.	42,700	44,905.69
Merce trasportata	Tonn.	91,500	89,965
» introito	L.	920,000	910,519.77
Introito complessivo	»	2,150,000	2,080,092.21
» chilometrico	»	7,786.86	7,536.14
Proventi diversi	»	65,000	65,772.14
Introito generale	»	2,215,000	2,145,874.35
Spesa complessiva	»	1,030,000	958,675,34
» chilometrica	»	3,731.88	3,463.46
Introito netto	»	1,185,000	1,187,189.01

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Inglesi. — *Progetto di legge sulla introduzione della trazione elettrica sulle ferrovie in Inghilterra.* — Il *bill* destinato a facilitare l'introduzione della trazione elettrica sulle ferrovie, e presentato dal Presidente del « Board of Trade », è stato stampato.

Comprende sette articoli. Il primo è così formulato:

1° Allo scopo di facilitare l'introduzione e l'uso della energia elettrica sulle ferrovie, il « Board of Trade » potrà stabilire dei regolamenti per tutti o parte dei casi seguenti:

a) Autorizzare una Compagnia di ferrovie ad aggiungere od a sostituire l'elettricità come forza motrice o ad altro scopo;

b) Autorizzare la Compagnia a costruire officine generatrici, ovvero ogni altro cantiere elettrico, sopra un terreno appartenente alla Compagnia;

c) Autorizzare gli accordi fra la Compagnia ed una Società, od a qualunque altra persona, per la fornitura di elettricità alla Compagnia, ovvero per fornirle il materiale elettrico;

d) Sanzionare ogni modificazione di contratto di lavori, inquantochè questa modificazione è gradita dalle parti contraenti come conseguenza dell'impianto della forza elettrica;

e) Autorizzare la Compagnia a interessarsi a qualsiasi impresa di elettricità che possa facilitare la fornitura della sua officina;

f) Garantire la sicurezza pubblica;

g) Autorizzare la Compagnia ad emettere un nuovo capitale allo scopo di soddisfare ad una delle clausole della legge;

h) Per ogni altra causa analoga, ovvero no, a ciò che precede, che sarà considerata come cooperante allo scopo della legge, o di natura da condurre a buon fine l'impresa.

2° Il regolamento fatto dal « Board of Trade », conformemente alla legge, porterà i suoi effetti dalla sua entrata in vigore, come se fosse stato votato dal Parlamento.

L'articolo 2 si riferisce all'autorizzazione di acquistare il terreno necessario alle imprese previste dalla legge.

L'articolo 3 riguarda gli appelli dinanzi ai Commissari delle ferrovie nel caso in cui i regolamenti essendo applicati, il « Board of Trade » giudicherà a proposito di introdurre delle disposizioni alle quali si opponesse la Compagnia che si appella.

L'articolo 4 prescrive che il « Board of Trade » prenderà tutte le disposizioni necessarie per fornire tutti gli schiarimenti agli interessati.

L'articolo 7 è una clausola di interpretazione, ed indica inoltre che la legge entrerà in vigore il 1° gennaio 1904.

Ferrovia Transiberiana nel 1903. — Il *Messaggero ufficiale russo* dice che la linea principale della Transiberiana è ora completamente terminata, salvo per la linea circolare del lago Baïkal, che si spera di terminare per la fine del 1904.

Il costo totale della ferrovia Transiberiana (5628 verste) (1), compresa la linea circolare del lago Baïkal, calcolando i fondi destinati all'acquisto del materiale rotabile, ammonta a 384,604,743 rubli (2). Inoltre 94,320,000 rubli furono stabiliti per la sostituzione del materiale rotabile della linea principale. La ferrovia dell'Est Chinese, che ha, compresa una diramazione verso Port-Arthur, una lunghezza di 2337 verste, riunisce la Transiberiana al porto di Vladivostock.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre destinato 10,328,028 rubli a diversi lavori relativi alla costruzione della ferrovia, come i lavori del porto di Vladivostock, il miglioramento delle vie navigabili, ecc.

Una somma di 30,646,582 rubli è stata riservata per la colonizzazione dei distretti attraversati dalla Transiberiana e per l'impianto di stazioni sanitarie ed ambulanze. Il numero degli emigranti che ricevettero concessioni di terreno in Siberia durante il 1902, è di 611,494.

Per facilitare l'acquisto di attrezzi agricoli e semenze di buone qualità, si stabilirono 29 depositi.

Presersi misure per fare delle ricerche geologiche, allo scopo di rendersi conto delle risorse minerali della regione, e ciò fece scoprire del petrolio nei dintorni di Soudjeuka (Siberia centrale) e presso Tcheremkhovskoè, nelln provincia di Irkousth. Furono riservati fondi speciali per incoraggiare la ricerca delle miniere d'oro.

Infine, il rapporto dice che 336,095 rubli sono stati spesi per il miglioramento dello navigazione del lago Baïkal. I lavori permisero di accertarsi che i fiumi Yenisée ed Obi erano navigabili per i grossi battelli per una distanza di 1500 verste.

Notizie Diverse

Nuovo stabilimento metallurgico. — Mercoledì a S. Vincenzo, nella Maremma Pisana, furono inaugurati, con l'intervento delle autorità di Campiglia, Castagneto, Cecina e di altri Comuni della Maremma Toscana, gli stabilimenti metallurgici della Società *Etruscan Mines*.

I grandiosi stabilimenti sono situati nella località detta Monte Rombolo; le vaste miniere di piombo nella località Lanzi e le miniere di rame nell'altra detta Temperino.

Le *Etruscan Mines* occupano 2000 operai circa.

Società Alti Forni e Acciaierie di Terni. — Nei giorni scorsi si tenne a Genova l'assemblea straordinaria degli azionisti, convocata per deliberare sulle proposte del Consiglio d'amministrazione conseguenti al programma enunciato già dal Consiglio stesso ed approvato nella precedente assemblea ordinaria degli azionisti.

Per attuare quel programma si richiedono ampie facoltà e larghi mezzi a disposizione; perciò il Consiglio propose di aumentare il capitale sociale e portarlo da 16 a 32 milioni, mediante emissione di 32,000 nuove azioni da L. 500 caduna, da emettersi complessivamente, oppure partitamente in più serie, secondo convenienza e nell'interesse sociale.

Il Consiglio chiese inoltre di poter emettere 32,000 obbligazioni da L. 500 caduna per il complessivo importo di L. 16,000,000 da ammortizzare entro 25 anni.

(1) La versta è di m. 1066.
(2) Il rublo equivale a L. 2.66.

Come conseguenza del proposto aumento di capitale e della creazione di obbligazioni, il Consiglio domandò poi di essere autorizzato a comprare in tutto o in parte, in Italia ed all'estero, cantieri di costruzioni navali o stabilimenti per la lavorazione di oggetti di approvvigionamento, armamento e dotazione di navi militari e mercantili, o quanto meno di assumervi cointeressenze o partecipazioni.

Accennando alla necessità di portare conseguenti modificazioni allo statuto sociale, il Consiglio, nella sua relazione tratta dell'aumento di capitale della Siderurgica di Savona, nella quale la Società è largamente interessata, e rilevatene le ragioni, informa che il Consiglio si è impegnato a rilevare eventualmente fra tre anni 20,000 azioni della Siderurgica al prezzo di L. 250 caduna.

Dopo ciò l'assemblea approvò all'unanimità tutte le accennate proposte del Consiglio, plaudendo al suo operato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 22 maggio). — Colla Ditta Henschel e Sohn, di Cassel, per fornitura di 6 caldaie per locomotive;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi, di Torino, per fornitura di chilogrammi 300,000 di ghisa fusa in pezzi greggi;

Colla Ditta E. Perinetti, di Torino, per fornitura di 1100 tonnellate di carbone coke-gaz;

Colla Società di lavorazione dei carboni fossili e loro sottoprodotti, di Savona, per fornitura di 1000 tonn. di carbone come sopra;

Colla Ditta Dossi, Verga e C. di G. Dossi, di Milano, per fornitura di kg. 20,000 di cordicella forzina da mm. 5;

Col Canapificio Veneto, di Venezia, per fornitura di kg. 45,000 di cordicella da mm. 1 1\|2 e 3 1\|2;

Colla Ditta F. Bauchiero, di Torino, per fornitura di 28,500 bandiere di segnalamento;

Colla Società per gli Oli minerali, di Genova, per fornitura di chilogrammi 650,000 di petrolio raffinato, marca « Caucasica »;

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di lamiere di ferro omogeneo;

Colla Ditta G. Chiantella di Reggio Calabria, per costruzione galleria artificiale all'imbocco Reggio della galleria S. Sebastiano, al km. 365.301.90 della linea Battipaglia-Reggio;

Colle Officine e Cantieri Liguri-Anconitani, di Genova, per fornitura di 25 carri a due assi per trasporto di vino ed uve pigiate;

Colla Ditta Vita Francesco e Fratelli, di Reggio Calabria, per costruzione di tratte di arco rovescio e di cunetta, e ricostruzione rivestimento a nicchie della galleria di S. Cataldo, fra Celle Bulgheria e Torre Orsaia;

Colla Ditta Ferraresi Achille, di Milano, per appalto di lavori di completamento del servizio trasbordo nello scalo merci di Milano Porta Sempione.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Portomaurizio (6 giugno, ore 17). — Appalto dei lavori di costruzione dei tratti nuovi e costruzione dei tratti già costrutti del tronco di strada provinciale in Valle Argentina, compresa tra Molini di Triora e Triora, di m. 5779.37, provvisoriamente aggiudicato al signor Pietro Gandolfo di Giovanni, col ribasso del 16.53 0\|0 su L. 186,900, e cioè per L. 156,005.43. Dep. provv. L. 8000. Consegna lavori 2 anni.

R. Prefettura di Belluno (8 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di allargamento del tratto di accesso alla Pala dello Schioso, fra le progressive 6970 e 7162.55 della strada nazionale n. 8, Arten-Pontet, e delle opere di presidio, muri di sostegno, parapetti, in tratti adiacenti, specie in quello di detta Palo, per L. 14.200. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 800. Consegna lavori 120 giorni.

Amministrazione Provinciale di Potenza (8 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori complementari per consolidare e rimettere in condizioni di sicura viabilità il 6° tronco Gallicchio-Missanello della provinciale Potenza-Sant'Arcangelo, per L. 36,217.89, oltre L. 6782.11 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 2000. Fatali 18 giugno. Consegna un anno.

Municipio di Orvinio (Perugia) (8 giugno, ore 16). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero, per L. 13,000. Deposito provv. L. 1300.

Municipio di Coassolo (Torino) (8 giugno, ore 8). — Appalto dei lavori di costruzione della strada rotabile dalla frazione Savant di Coassolo al confine col Comune di Balangero, di m. 2039.39, per L. 14.594. Dep. provv. L. 475.

Direzione del Genio Militare di Novara (8 giugno, ore 9, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione delle latrine della caserma Umberto I in Vercelli, per L. 6600. Dep. provv. L. 660. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti 4 giugno.

Municipio di Barzago (Como) (9 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico, per L. 20,000. Dep. provv. L. 500. Fatali 25 giugno, ore 10.

Municipio di Rho (Milano) (10 giugno, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo carcere mandamentale in via Umberto I, per L. 9544.07. Dep. provv. L. 300. Cauz. L. 1000.

Direzione autonoma del Genio Militare di Spezia (Genova) (10 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori per la formazione dei massi artificiali di calcestruzzo per la costruzione del molo sud a Marola, per L. 39,525. Dep. provv. L. 4000. Ultimazione lavori 150 giorni.

Municipio di Pallanza (Novara) (10 giugno, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione del palazzo scolastico, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 3.30 0\|0, e cioè per L. 74,828.40.

Municipio di Cesa (Caserta) (10 giugno, ore 12). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua del Serino nel Comune, provvisoriamente aggiudicato per L. 4640.48, col ribasso cioè del 31 0\|0.

Amministrazione Provinciale di Messina (10 giugno, ore 12, defin.). — Appalto dei lavori di riparazione ai danni alluvionali nel tronco della strada provinciale Giardini-Francavilla, per L. 40,200, al netto del ribasso ottenuto del 19.60 0\|0. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 5000. Dep. spese L. 1000.

Direzione del Genio Militare per la R. Marina di Firenze, Genova e Spezia (10 giugno, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di formazione di massi artificiali di calcestruzzo di seconda specie per la costruzione del molo Sud per l'imbarco del carbone sulle regie navi a Marola (Spezia), per L. 39,525. Cauz. L. 4000. Dep. spese L. 1000. Fatali 15 giugno, ore 10. Consegna lavori 150 giorni.

Municipio di Bonetro (Campobasso), (12 giugno, ore 11, defin.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti ai lavori di costruzione dell'acquedotto delle sorgenti di Acqualata per complessive L. 90,000, di cui L. 76,047.73 a base d'asta e L. 13,952.27 a disposizione, provv. agg. per L. 68,825.34. Dep. provv. L. 3800. Fatali 2 giugno, ore 16. Deposito spese L. 1200.

Prefettura di Messina (12 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 71, compreso fra la Gola del Contrasto e l'abitato di Mistretta, a partire dal 1° luglio 1903 a tutto il 30 giugno 1909, per complessive L. 96,196.80. Documenti 3 giugno. Deposito provvisorio L. 5000.

Amministrazione Provinciale di Potenza (12 giugno, ore 11). Appalto delle opere e provviste per la costruzione dei rami di accesso e del ponte sul fiume Agri, fra Missanello e Sant'Arcangelo, facente parte della provinciale Potenza Sant'Arcangelo, per lire 370,088.38, oltre L. 39,911.62 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. decimo. Fatali 27 giugno. Consegna lavori 3 anni.

R. Prefettura di Bologna (13 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di una sala operatoria con anfiteatro per la clinica chirurgica nell'ospedale di Sant'Orsola in Bologna, per complessive L. 47,383.30. Dep. provv. L. 4000. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 5 giugno, ore 15.

Municipio di Venezia (13 giugno, ore 15, def). — Appalto dei lavori per la costruzione di 7 fabbricati ad uso di abitazione, da erigersi nel Sestiere di Cannareggio, sulle aree del mappale n. 4127, Chiovere di S. Giobbe, per L. 177,446.41. Cauz. L. 18,000. Dep. spese L. 2500. Consegna lavori giorni 400. Docum. 9 giugno, ore 16.

R. Prefettura di Reggio Calabria (15 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di manutenzione e delle provviste di illuminazione per i fari e fanali della provincia di Reggio Calabria durante il triennio 1903-1906, cioè dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per complessive L. 57,900. Dep. provv. L. 1000. Fatali 24 giugno, ore 12. Documenti 7 giugno.

R. Prefettura di Novara (16 giugno, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del secondo tronco di strada nazionale del Sempione n. 20, compreso fra il piazzale della stazione ferroviaria di Domodossola e l'asse del ponte sul rivo San Marco, confine svizzero, Canton Vallese, della lunghezza di metri 20,234, esclusa la traversa di Domodossola, della lunghezza di metri 913.70, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1903-1909, per il presunto complessivo importo di lire 120,803.58, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

R. Prefettura di Bari (17 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di correzione del tratto della strada nazionale n. 56, nella località Piorco Torre dell'Esca, fra i km. 39 e 41, per L. 30,000. Dep. provv. L. 1400. Documenti fino 8 giugno.

Direzione dol Genio Militare di Spezia (18 giugno, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili militari delle piazze di Lucca e Viareggio, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per complessive L. 17,400. Dep. provv. L. 1800. Cauz. L. 1800. Offerte 14 giugno.

R. Prefettura di Napoli (20 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al bonificamento per colmata artificiale della parte residuale del lago di Licola e delle sue gronde palustri, nonchè dei lavori che da esso bonificamento dipendono, per complessive L. 2,744,385.21. Consegna lavori 6 anni. Doc. fino al 10 giugno. Dep. provv. L. 150,000.

R. Prefettura di Padova (22 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di ripristino delle scogliere a destra e sinistra del canale scaricatore piene di Bacchiglione e sassaia a destra del canale stesso, alla fronte Sanguinetti, per L. 11,989. Dep. L. 600 e L. 600 per le spese. Documenti sino al 12 giugno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Fabbrica d'Armi di Terni — Perugia (6 giugno, ore 16, unico def.). — Appalto della fornitura di chilogrammi 10,000 di olio d'oliva a L. 1.20, L. 12,600. Deposito provvisorio L. 1200. Consegna 50 giorni.

— (13 giugno, ore 16, unica def.). — Fornitura di acciaio naturale e dolce in verghe, chilogrammi 15,000 naturale in verghe e 3000 dolce in verghe; totale L. 9000. Deposito L. 900. Consegna 40 giorni.

— (15 giugno, ore 16, unica def.). — Fornitura di ferro fino in verghe, diverso, per L. 18,800. Deposito L. 1880. Consegna 40 giorni.

— (18 giugno, ore 16). — Fornitura di ferro fino in verghe, rettangolare, kg. 50,000 a L. 0.40; totale L. 20,000. Deposito lire 2000. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 23	Maggio 30
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 491	491
» » Meridionali	» 712	710.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 251.50	251 50
» » Sicule	» 681	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 352	352
» » Cuneo 3 0/0	» 370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 100.30	100 30
» » Mediterranee 4 0/0	» 504	504
» » Meridionali	» 345	345
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319.50	319
» » » 2ª emiss. »	321.50	323
» » Sarde, serie *A*	» 347	346
» » » serie *B*	» 347	346
» » » 1879	» 347	346
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde	» 515	515
» » Sicule 4 0/0 oro	» 517	517
» » Tirreno	» 514	514
» » Vittorio Emanuele	» 365	364.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Maggio 1903. — 32ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1028**	+ **37**
Media	**4760**	**4760**	»	**1059**	**1017**	+ **42**
Viaggiatori	1,720,259.95	1,602,153.63	+ 118,106.32	65,365.32	63,459.87	+ 1,905.45
Bagagli e cani	92,008.58	88,121.63	+ 3,886.95	1,325.34	1,269.35	+ 55.99
Merci a G.V. e P.V. acc.	409,500.49	377,164.59	+ 32,335.90	17,577.94	11,584.73	+ 5,993.21
Merci a P. V.	2,250,881.40	2,016,156.42	+ 234,724.98	95,870.06	84,006.52	+ 11,863.54
TOTALE	4,472,650.42	4,083,596.27	+ 389,054.15	180,138.66	160,320.47	+ 19,818.19
Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 20 Maggio 1903.*						
Viaggiatori	53,569,147.70	49,997,901.61	+ 3,571,246.09	2,311,124.46	2,128,889.48	+ 182,234.98
Bagagli e cani	2,781,012.69	2,611,924.63	+ 169,088.06	60,370.01	55,964.23	+ 4,405.78
Merci a G.V. e P. V. acc.	12,675,241.22	12,527,821.50	+ 147,419.72	438,617.99	427,206.26	+ 11,411.73
Merci a P. V.	69,206,376.97	66,952,784.82	+ 2,253,592.15	2,597,749.46	2,466,013.59	+ 131,735.87
TOTALE	138,231,778.58	132,090,432.56	+ 6,141,346.02	5,407,861.92	5,078,073.56	+ 329,788.36
Prodotto per chilometro.						
della decade	939.63	857.90	+ 81.73	169.14	155.95	+ 13.19
riassuntivo	29,040.29	27,750.09	+ 1,290.20	5,106.57	4,993.19	+ 113.38

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale Sociale Lire 180 milioni, intieramente versato.

Avviso di rimborso d'Azioni ed Obbligazioni 4 0|0.

Il 15 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Azioni ed Obbligazioni Mediterranee 4 0|0, secondo le rispettive tabelle d'ammortamento.

I bollettini contenenti i numeri estratti sono a disposizione degli interessati presso le Casse o Banche incaricate del pagamento delle cedole.

Contro rilascio dei titoli sorteggiati, il portatore riceverà, dal 1° luglio p. v., l'importo delle corrispondenti Azioni ed Obbligazioni al valore nominale, e al portatore di Azioni si rilascierà a suo tempo la corrispondente cartella di godimento.

Milano, 16 maggio 1903. **LA DIREZIONE GENERALE.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via e dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 08 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	-	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 11 a.	•	—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe olo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato nicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Boulogne verso P.-L.-M.* Una vettura di e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Boulogne a Milano e Venezia col treno che parte da Boulogne alle 6.17 p. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. erso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe con compartimenti a letto speciali va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano lle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in artenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 00 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe a Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2.500.000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI **CERETTI E TANFANI**

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 20 Giugno 1903. NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

1903-1904

È stata distribuita alla Camera la Relazione dell'on. De-Nava al bilancio dei Lavori pubblici 1903-904. Il bilancio sulle spese reali presenta la somma di L. 87,008,961.14, con un aumento di circa 5 milioni e mezzo rispetto al preventivo per l'anno 1902-903, che era di L. 81,535,038.

Per stabilire con la maggior possibile approssimazione — scrive il Relatore — la cifra effettiva cui ammonterà la spesa pei pubblici lavori nel prossimo esercizio, occorrerebbe tenere conto anche degli effetti che potrà avere la legge 28 dicembre 1902, n. 547, che autorizzò il Governo ad anticipare l'esecuzione di lavori già approvati per legge per una somma non superiore a 25 milioni, fino al maggio 1904, prelevando le somme dalla Cassa Depositi e Prestiti.

È intendimento dell'Amministrazione — scrive l'on. De Nava — di affrettare l'esecuzione di altre opere di bonifica per un importo di circa 8 milioni, e di sollecitare eziandio lavori stradali per un importo di circa 10 milioni.

Il Relatore si occupa del nuovo capitolo inscritto in bilancio: « Sussidi ai Comuni per impianto del servizio degli automobili ». L'istituzione del servizio fra luoghi non congiunti da ferrovie, potrà essere cosa assai utile e vantaggiosa, quando possono superarsi le difficoltà che nascono più che altro dal fatto che manchiamo finora di notevoli esperimenti. Per ora lo stanziamento va considerato come un primo passo, in attesa di esami e studi, che forse dimostreranno anche la necessità di un apposito progetto di legge. La Giunta però, con il consenso del Governo, propone che i sussidi possano concedersi non solo ai Comuni, ma anche alle Provincie che impiantino simili servizi.

La Giunta del Bilancio fa poi la più viva raccomandazione all'Amministrazione dei Lavori pubblici perchè con ogni cura, e con una direzione vigile e sapiente, si provochi la costituzione dei Consorzi per le opere di sistemazione dei torrenti e di rimboschimenti, e nel tempo stesso si faccia un elenco delle opere che presentano caratteri di maggiore urgenza, per le quali conviene che intervenga lo Stato, nella mancanza o nella negligenza dell'iniziativa dei privati e degli enti locali.

Per le opere di bonifica sarà destinata nell'esercizio una spesa di circa 22 milioni.

È necessario però provvedere:

1° che i lavori che si anticipano siano tali che, o possano stare da sè in relazione alla somma anticipata, o trovino negli immediati stanziamenti successivi i fondi per poter essere proseguiti;

2° commisurare l'autorizzazione delle opere alla disponibilità del personale, il quale, non solo per numero, ma anche per qualità deve essere in grado di adempiere alla sua delicata missione.

Lo stanziamento complessivo, nell'esercizio, per lavori portuali, sarà di 9,230,000 lire, alle quali, aggiungendo 1,100,000 lire da stanziare sul bilancio del Tesoro per il porto di Genova, si ha una spesa di oltre 10 milioni per opere portuali.

Con tale stanziamento annuo il programma complesso delle opere portuali potrà esaurirsi in un periodo di sei o sette anni, periodo che, commisurato alla necessità dello sviluppo delle opere, deve reputarsi normale, anzi appena sufficiente. E quando si ponga mente — scrive l'on. De Nava — alla circostanza che la situazione del maggior porto del regno, cioè Genova, fu regolata e sistemata in modo abbastanza adeguato, noi possiamo guardare con fiducia l'avvenire per quel che riguarda i bisogni del traffico marittimo rispetto alle opere portuali, poichè questi bisogni potranno nelle forze del bilancio trovare i mezzi per il loro soddisfacimento.

Il Relatore passa poi all'esame del capitolo Strade Ferrate, e prende la mossa dall'articolo aggiunto al bilancio autorizzante il Governo a prelevare dai residui disponibili sui fondi per la costruzione di strade ferrate complementari L. 50,000, da destinarsi L. 30,000 a spese per l'accertamento dello stato delle linee ferroviarie e relativo materiale mobile, e L. 20,000 a spese necessarie per gli studi relativi a progetti di nuove strade ferrate. La Giunta concede la richiesta, loda il Governo dell'impegno che si assume, lo eccita ad agire con la maggiore severità e con la maggiore alacrità (poichè il tempo stringe), ed a riferirne al Parlamento nel prossimo bilancio, e l'on. De

Nava prosegue: « La necessità di un'ispezione straordinaria sulla contabilità e di un rigoroso inventario è indiscutibile, e se i mezzi di cui è fornito il Governo non sono bastevoli, esso non deve esitare a chiedere maggiori facoltà per compiere quest'importante funzione ».

L'onor. De Nava si occupa quindi delle Casse Patrimoniali. Alle spese delle Casse contribuiscono anche le spese pei noleggi dei carri, intorno alle quali la Giunta del bilancio chiese l'anno scorso un più rigoroso controllo. Questo maggior rigore, scrive il relatore, nel permesso dei noleggi non vi è stato, perchè essi continuano nella stessa misura. Nell'esercizio corrente si spenderanno circa lire 2,170,000 per noli di carri all'estero, tenendone impiegati 3636. Ora quando si considera che negli ultimi due anni sono entrati in servizio circa 1400 carri nuovi, non si comprende come non si debba in alcun modo diminuire il numero dei carri noleggiati. Il noleggio è un cattivissimo affare. Infatti il costo di 3636 carri può calcolarsi, ad esser larghi, nella cifra di circa 20 milioni. Pagando pel fitto di essi 2,178,000 lire, si viene in sostanza a pagare il danaro coll'interesse dell'11 0[0 all'anno. L'Italia non è in tale stato da fare simili affari, e la Giunta generale del bilancio deve rivolgere al Governo invito formale e preciso di non consentire più oltre noleggi di materiali, poichè il numero attuale dei carri e quello che prossimamente con le costruzioni in corso andrà ad accrescere la dotazione è tale da reputarsi rispondente alle esigenze del traffico delle nostre reti.

Alla Relazione l'on. De Nava allega una tabella che precisa e stabilisce in modo chiaro la passività dello Stato verso le Società ferroviarie al 30 giugno 1905, passività che ammontano in fatto a circa 512 milioni, a cui però corrisponderebbe, se continuassero le attuali Convenzioni, un interesse annuo di 23,669,320.58.

La Relazione conclude: Noi possiamo dire di avere ormai sotto mano tutti gli elementi per la risoluzione del problema delle Convenzioni, che è il più grave ed economicamente più importante, cui dovranno prossimamente dedicarsi le indefesse e sapienti cure del Governo e del Parlamento.

Ecco la tabella dei *Debiti verso le Società esercenti e passività dello Stato al 30 giugno 1905* per l'azienda ferroviaria nel caso di rescissione dei vigenti contratti di esercizio:

A) Somme versate dalla Società al principio del vigente contratto per acquisti del materiale rotabile e di esercizio e degli approvvigionamenti . . . L. 265,000,000

B) Importo del materiale a cui a tutt'oggi è stato autorizzato l'acquisto in base alle Convenzioni stipulate in conformità dell'art. 9 della Legge 25 febbraio 1900, n. 56 . . » 136,702,000

C) Maggior valore degli approvvigionamenti in confronto del 1° luglio 1885 (cifra approssimativa) . . . . » 15,000,000

D) Importo di lavori eseguiti dalle Società in base all'articolo 101 del Capitolato per l'Esercizio delle Reti Mediterranea ed Adriatica e 96 della Sicula . . . . » 1,500,000

Oltre il suddetto debito può oggi presumersi che al 30 giugno 1905 saranno da saldare le seguenti partite passive:

1) Altro materiale rotabile da acquistarsi in base all'art. 9 della Legge 25 febbraio 1900, n. 56 (somma approssimativa) . . . . » 15,000,000

2) Probabile disavanzo dei Fondi di riserva e delle Casse Patrimoniali in confronto colle somme disponibili fino al 30 giugno 1905 . . . . » 40,000,000

3) Importo approssimativo degli impianti per la trazione elettrica sulle linee Valtellinesi e sulle Varesine . . . . » 14,000,000

A riportarsi L. 487,202,334

Riporto L. 487,202,334

4) Prezzo del riscatto della linea Domodossola-Arona e Santhià-Arona, al quale lo Stato sarà obbligato (se verrà denunciato il contratto d'esercizio della Mediterranea, in forza delle Convenzioni approvate con la Legge 30 dicembre 1901, n. 530, comprese lire 2,000,000 importo approssimativo delle somme che saranno eventualmente spese dalla Società per dotare le suddette linee di materiale rotabile o di esercizio . . . . » 47,725,000

Totale L. 534,927,334

Deducesi il deprezzamento dei rotabili e del materiale di esercizio acquistato o da acquistarsi in aumento di dotazione nel ventennio dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (importo approssimativo) . . . . » 23,000,000

Resta il debito finale in L. 511,927,334

LE STAZIONI DI ROMA

Pubblichiamo il testo del disegno di legge, preceduto dalla relazione, presentato il 4 giugno corr. alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici, Balenzano, di concerto col Ministro del Tesoro, Di Broglio, per la costruzione del tronco ferroviario di allacciamento delle stazioni di Termini e di Trastevere in Roma:

Signori,

Corrispondendo all'invito fatto dall'Ordine del giorno approvato in seduta del 14 giugno scorso anno, in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici del corrente Esercizio finanziario, abbiamo l'onore di presentarvi il disegno di legge col quale il Governo del Re domanda l'autorizzazione di provvedere alla costruzione del tronco di ferrovia per lo allacciamento diretto delle due stazioni di Termini e di Trastevere in Roma, incontrando una spesa non superiore a cinque milioni, che verrà stanziata nel bilancio dei Lavori Pubblici, ripartita in annualità da determinarsi di concerto fra i due Ministeri competenti.

A voi è noto come nel 1891 vi fu già presentata analoga proposta compresa con altri provvedimenti ferroviari per questa città (*Atti Parlamentari*, Legislatura XVII, 1ª Sessione, 1890-91, n. 141).

Proponevasi allora di affidare la costruzione del tronco in parola alla Società Mediterranea a condizioni conformi a quelle stabilite dalle Convenzioni 21 giugno 1888, approvate con Legge 20 luglio 1888, n. 5550, e col pagamento di una annualità, compresi interessi ed ammortamento, di lire 250,000 per anni 73, e cioè fino al 31 dicembre 1966.

Il costo dell'opera era valutato in lire 4,302,245, ove si fosse attraversato il Tevere con un ponte a travata fissa, secondo il voto allora emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed in lire 4,844,465 se si fosse invece adottato il ponte a travata mobile; però l'annualità convenuta sarebbe rimasta eguale in ambedue i casi, giacchè, eseguendosi il progetto di minor costo, la Società avrebbe contribuito con lire 490,000 alla costruzione del nuovo porto di Ripagrande a sottocorrente del nuovo ponte.

Senonchè, in seguito alla Relazione della vostra Giunta, la quale erasi divisa in maggioranza e minoranza (*Atti Parlamentari* predetti, n. 141-A), la proposta anzidetta fu respinta a scrutinio segreto.

Ora, coll'approvazione del citato Ordine del giorno, la Camera è venuta già a riconoscere l'importanza e l'urgenza del proposto allacciamento, vivamente reclamato dalla

popolazione e dagli Enti locali; riteniamo quindi superfluo diffonderci a dimostrare come allo stato odierno delle cose non sia più possibile dilazionare l'esecuzione di questa opera.

Il Governo è in possesso di un progetto fatto studiare dalla Società Mediterranea, analogo, salve pochissime varianti, rese necessarie da mutate condizioni locali, a quello predisposto nel 1891, del presunto importo di L. 4,956,500, nonchè di altro progetto di iniziativa privata non molto dissimile per tracciato, modalità ed ammontare del costo da quello precedente; ambidue questi progetti contemplano l'attraversamento del fiume con ponte a travata fissa e sottocorrente al porto di Ripagrande.

Altro progetto, infine, fu studiato per conto dell'Amministrazione con attraversamento del fiume sopracorrente al porto e con andamento sensibilmente diverso.

Quando ci accordiate la domandata autorizzazione per lo stanziamento della spesa, sarà nostra immediata cura di fare quanto può essere necessario, perchè quest'opera, tanto reclamata, abbia senza indugio la sua esecuzione.

DISEGNO DI LEGGE.

Articolo unico. — Il Governo del Re è autorizzato a provvedere alla costruzione del tronco di allacciamento fra la stazione di Termini e quella di Trastevere delle linee ferroviarie che fanno capo a Roma, incontrando una spesa che non potrà eccedere i cinque milioni.

Al pagamento della spesa sarà provveduto mediante annualità da pagarsi all'assuntore, nei modi che saranno stabiliti d'accordo con questo, e le annualità stesse dovranno imputarsi a carico del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici in quegli esercizi che saranno dal medesimo stabiliti d'accordo col Ministero del Tesoro.

RIPARTIZIONE DI STANZIAMENTI
PER OPERE PUBBLICHE STRAORDINARIE

Il Disegno di Legge ultimamente presentato dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con l'on. Ministro del Tesoro, e che dovrebbe venire in discussione alla Camera, col quale è determinata la ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-1904 di stanziamenti per talune opere straordinarie, stabilisce quanto segue:

Lo stanziamento delle somme indicate nella tabella *B*, annessa alla Legge 6 agosto 1903 per la costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere, in Roma, sarà anticipato a cominciare dall'esercizio finanziario 1903-1904.

È diminuita di L. 140,000 la spesa straordinaria di L. 3,700,000 autorizzata dalla Legge 25 febbraio 1900 (articolo 1°, comma *c*), per lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, e la tabella *A*, annessa alla Legge stessa, resta sostituita con la seguente:

Provincia di Avellino. — Consolidamento burrone della Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54, L. 400,000. — Rettifica e miglioramento del tratto strada nazionale n. 54, da Porta Puglie, in Avellino, alla stazione ferroviaria della stessa città, L. 164,500. — Sistemazione e consolidamento delle tratte in frana fra i ponticelli 55 e 56, 78 e 79, nel tronco da ponte Nerolella a Sant'Andrea di Conza, della strada nazionale n. 55, L. 51,000.

Provincia di Belluno. — Ricostruzione del ponte di Oltra sul torrente Cismon, lungo la strada nazionale num. 8, L. 99,340.

Provincia di Bologna. — Costruzione di un nuovo ponte, in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena, presso San Ruffilo, lungo la strada nazionale num. 41, L. 122,250.

Provincia di Brescia. — Rettifica di un tratto della strada nazionale n. 16, fra la località Croce e il ponte della Porca, L. 166,400. — Sistemazione della strada nazionale n. 16 del Caffaro, esternamente all'abitato di Anfo, L. 30,800. — Costruzione di un ponte sull'Oglio, in sostituzione dell'attuale detto del Noce, presso Cedegolo, lungo la strada nazionale n. 17, L. 160,000.

Provincia di Campobasso. — Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara, con riparazioni accessorie, lungo la strada nazionale n. 51, L. 64,000. — Consolidamento della frana detta del Sangue, lungo la strada nazionale n. 53, L. 54,000.

Provincia di Catania. — Rettifica della traversa interna dell'abitato di Leonforte, lungo la strada nazionale n. 70, L. 85,000.

Provincia di Cosenza. — Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente al passaggio del ponte Virtù, presso Castrovillari, L. 39,800.

Provincia di Cuneo. — Ripristino dell'argine ortogonale destro, sopra corrente al fiume Stura, nella strada nazionale n. 29, L. 42,000. — Sistemazione del piano viabile della galleria del Colle di Tenda, lungo la strada nazionale n. 30, L. 42,500. — Sistemazione della strada nazionale n. 31, nel tratto fra Gaiola e Maiola, L. 187,000.

Provincia di Firenze. — Rettifica di un tratto della strada nazionale n. 42, nella località detta Madonna della Tosse, L. 75,000.

Provincia di Forlì. — Rettifica della strada nazionale n 45, da Rimini a S. Marino, L. 180,000.

Provincia di Macerata. — Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46, L. 55,000.

Provincia di Palermo. — Consolidamento di un tratto in frana in contrada San Giovannello, nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo, della strada nazionale n. 70, L. 77,300.

Provincia di Perugia. — Rettificazione della salita di Colle San Lorenzo, nella strada naz. n. 46, L. 120,000.

Provincia di Pesaro. — Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Bosso, nella strada nazionale n. 44, L. 92,000. — Rettifica della salita di Monte Martino fra la chiavica n. 120 ed il muro etrusco n. 1, nella strada nazionale n. 44, L. 120,000.

Provincia di Potenza. — Rettifica delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55, L. 60,000. — Consolidamento della frana Fornace, nella strada naz. n. 56, L. 36,500.

Provincia di Reggio Calabria. — Costruzione d'un ponte sul torrente Incudine, lungo la nazionale 67, L. 60,000.

Provincia di Sassari. — Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus, con sistemazione della strada nazionale n. 75, L. 400,000. — Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese, lungo la strada nazionale n. 75, L. 78,000.

Provincia di Torino. — Rettifica della strada nazionale n. 25, nel tratto della progressiva 361.45 all'abitato di Oulx, con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia, L. 63,000.

Provincia di Udine. — Costruzione di una galleria e dei tratti di raccordo al passo della Morte, nella strada nazionale n. 1, L. 7680;

Maggiori spese impreviste, direzione e sorveglianza pei lavori che precedono, L. 357,700. In totale L. 3,560,000.

È poi aumentata di L. 140,000 la spesa straordinaria di L. 1,650,000, autorizzata dall'art. 1 della Legge 27 aprile 1899, n. 165, per lavori di riparazione di danni cagionati ad opere dello Stato dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1898.

Gli stanziamenti da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Larori Pubblici, per le seguenti opere già autorizzate, saranno ripartiti, per l'esercizio 1903-1904, come appresso:

a) Sistemazione del Tevere, L. 1,000,000;

b) Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia in Roma, L. 1,500,000;

c) Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma, L. 500,000;

d) Costruzione del nuovo Palazzo di Giustizia in Roma, L. 700,000;

e) Sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, L. 660,000;

f) Riparazione di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1898, L. 140,000;

g) Concorsi e sussidi dello Stato per le opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria, L. 500,000;

h) Costruzione di nuove opere marittime, L. 6,500,000. In totale L. 12,000,000.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 14 maggio 1903

SIGNORI,

Quando ci siamo riuniti l'ultima volta erano in sospeso le due gravi questioni dell'ordinamento del personale e dell'assettamento degli Istituti di Previdenza.

Sulle modificazioni di trattamento e di regolamento disciplinare del personale che il Governo domandava di introdurre nel progetto precedentemente ammesso si ottenne un accordo definitivo, stabilendo: che la maggior spes aconseguente oltre quelle già accollatesi dalla Società sarebbe a carico dello Stato; che la Società riservava le sue azioni per la soppressione ordinata dal Governo di sanzioni disciplinari contro i casi di sciopero, declinando intanto ogni responsabilità al riguardo; e che la Società faceva salvi i suoi diritti per i danni che potrà risentire dal migliore trattamento del personale imposto dal Governo se allo scadere del vigente contratto per la Rete Adriatica riprenderà l'esercizio delle linee di sua concessione.

Essendo poi stata autorizzala per Legge la spesa a carico dello Stato, il nuovo ordinamento è andato in vigore dal 1° gennaio u. s.: ed il Governo ha rinunziato puramente e semplicemente all'appello interposto contro la sentenza del Collegio arbitrale, restando così definitivamente riconosciuto che la Società ha adempiuto agli obblighi impostile dall'art. 103 del Capitolato d'esercizio.

Giova quindi sperare che siano per cessare le liti iniziate o minacciate da parte di quegli agenti, per verità non molte numerosi finora sulla nostra rete, i quali appoggiandosi alle note conclusioni della Commissione d'inchiesta del 1896 impugnavano la validità degli ordinamenti attuati dalla Società. E la nostra speranza è fondata anche sul fatto che due recenti sentenze della Cassazione di Roma, a Sezioni unite, del 24 marzo e del 28 aprile 1903, hanno sancito la massima: che per l'articolo 103 del Capitolato il sindacato sull'organico e sul regolamento contemplati dall'articolo stesso spettava esclusivamente al Governo, il quale lo esercitò sanzionando l'ordinamento attuato dalla Società; che perciò non compete azione ai singoli impiegati per sottoporre all'esame e al giudizio dei Tribunali ordinari il detto ordinamento; e che conseguentemente l'Autorità giudiziaria è incompetente a decidere sulle questioni sollevate dal personale in quanto abbiano per obbiettivo di far dichiarare la non corrispondenza dell'organico e del regolamento alle prescrizioni del Capitolato. Quando questa massima, com'è ragionevole attendersi, venga mantenuta ferma, è da credere che, emanando dalla Suprema Corte regolatrice cbe in materia di competenza spiega giurisdizione esclusiva su tutto il Regno, non mancherà di diventare giurisprudenza costante e universale, con l'effetto di troncare definitivamente un dibattito, che la Società ha visto sorgere con amarezza, ma che ha sostenuto con la coscienza di avere scrupolosamente e con larghezza adempiuto verso il personale a tutti i suoi impegni.

Vi annunziammo nella relazione dello scorso anno che contro la decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato, la quale dichiarava legittimo lo Statuto del nuovo Istituto di Previdenza impostoci col R. Decreto 31 gennaio 1901, n. 70, avevamo ricorso alle Sezioni unite della Corte di Cassazione di Roma per incompetenza ed eccesso di potere. Dobbiamo ora parteciparvi che la Corto Suprema, con sua sentenza del 7-26 marzo 1903, in parziale accoglienza del nostro ricorso, ha annullata l'accennata decisione in quanto aveva dichiarato legittimo il contributo posto a carico della Società oltre la misura delle ritenute stabilite per il personale, e statuendo che la questione è di competenza dell'Autorità giudiziaria, ci ha messo in grado di far decidere da questa quali sieno gli oneri che ci incombono rispetto al detto Istituto.

Frattanto mediante il R. Decreto 2 agosto 1902, n. 404, sono stati attuati gli statuti definitivi delle antiche Casse di pensione e di soccorso, coi quali vengono imposti alla Società contributi uguali a quelli fissati rispetto al nuovo Istituto di previdenza; e noi non abbiamo mancato di protestare presso il Governo contro disposizioni che riteniamo non avesse facoltà di emanare addossandoci oneri che non ci competono.

Vogliamo ancora confidare che il ricorso alle vie giudiziarie possa esserci risparmiato; e ci auguriamo che così per il nuovo Istituto come per le vecchie Casse si finisca per trovare col Governo una via d'intesa che concili gli interessi dei detti enti, coi riguardi dovuti ai diritti inoppugnabili della Società. Ma qualora il nostro augurio sventuratamente dovesse rimanere senza effetto non esiteremo ad affrontare un giudizio, del quale la bontà delle ragioni che ci assistono ci fanno guardare la eventualità senza timore.

Dopo di avere completato le modificazioni ed i perfezionamenti che si erano dimostrati necessari neglli impianti per la trazione elettrica sulle linee di Valtellina, il nuovo servizio è stato interamente aperto al pubblico il 15 ottobre 1902; e da quel giorno è proceduto con sufficiente regolarità e con ottimi risultati tecnici, richiamando l'attenzione e lo studio degli elettricisti di ogni paese su questo nuovo ed importantissimo esperimento dovuto alla iniziativa della nostra Società.

Il Governo ha riconosciute fondate le osservazioni presentategli sull'esperimento di esercizio economico delle linee Bologna-Poggio Rusco, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Brescia-Iseo, dalle quali risultava ehe se il pubblico e lo Stato ritraevano sensibili vantaggi dal nuovo esercizio, alla Società ne veniva sola perdita per l'aumentata percorrenza dei treni e l'impossibile risparmio di spesa di personale e di spedizione delle merci. Fu perciò approvato con Decreto Reale un altro esperimento di esercizio economico, limitato ai soli viaggiatori, senza aumento di treni, e con le norme consuete di servizio, dal 1° luglio 1902 sulle linee Bari-Taranto, Rocchetta-Gioia, e Barletta-Spinazzola e dal 1° gennaio 1903 sulla linea Treviso-Motta.

Anche su queste linee il ribasso di oltre il 50 0|0 nei prezzi di trasporto ha vivamente sollecitato lo svolgimento del traffico, tanto che ne è resultato un aumento di introiti lordi crescente dal 13,4 0|0 sulla linea Barletta-Spinazzola al 36 0|0 sulla linea Bari-Taranto; senza che ne sia derivata una sproporzionata maggior spesa di esercizio.

Lieti della migliore riuscita del nuovo esperimento, continueremo volenterosi gli studi per estenderlo dove le condizioni locali diano speranza di favorevole risultato e quando avremo a disposizione appropriati mezzi di esercizio, specialmente quanto a materiale rotabile.

Il bilancio dell'esercizio 1902 ha pienamente confermata la fiducia che vi esprimevamo l'anno scorso di vedere ristabilito l'equilibrio fra il reddito e le spese. In confronto della perdita già liquidata in L. 4,831,660.54 nell'esercizio 1901, quello del 1902 risulta in pari o più precisamente con l'insensibile disavanzo di L. 18,563.18.

Il miglioramento del Conto Esercizio è dovuto da una parte all'aumanto di L. 8,503,199.30 nel prodotto lordo, che ha dato luogo, colla regolarizzazione di altre partite, ad un maggiore introito della Società di L. 3,494,437.44; e dall'altra alla diminuzione di L. 1,318,659.92 nelle spese d'esercizio, ottenuta, malgrado il previsto aumento della

spesa di personale (che fu di circa L. 1,500,000), specialmente per il minor costo dei combustibili (L. 2,635,000).

Per questo migliorato risultato dell'esercizio, e poichè dopo la liquidazione dello spese d'impianto delle nuove costruzioni a prezzo fatto possiamo disporre di un ulteriore utile di L. 1,700,000 a favore della liquidazione generale, vi proponiamo di inscrivere nel passivo tutta la residua spesa di L. 2,505,651.90 per indennità e compensi pagati in conseguenza del disastro di Castel Giubileo, e di eseguire un nuovo versamento di L. 1,200,000 all'Amministrazione degli Istituti di Previdenza per la graduale estinzione del debito della Società verso la Cassa Pensioni delle Ferrovie Meridionali al 30 giugno 1885, pur continuando a distribuire a ciascuna delle azioni e cartelle di godimento in circolazione un dividendo di L. 5, quale fu pagato nell'anno precedente.

Se l'esercizio 1902 si è chiuso in pari, ed analoghi risultati confidiamo di ottenere fino al 30 giugno 1905 contando sopra un moderato accrescimento di traffico e sul ritorno stabile di prezzi più miti per i combustibili, assai gravose conseguenze dovremmo invece prevedere pei bilanci posteriori alla data suddetta dalla progressiva attuazione del nuovo ordinamento del personale, da altre disposizioni governative già in corso o di probabile attivazione relative al personale, e dalle modificazioni di tariffe complicate con la crescente disastrosa insufficienza di impianti e mezzi di esercizio (non imputabile a colpa della Società, sibbene al modo con cui il Governo volle interpretare l'ordinamento della Cassa per gli aumenti patrimoniali), per cui il rapporto fra i prodotti e le spese non potrà più mantenersi entro i limiti che servirono di base al vigente Contratto.

Per questi motivi abbiamo creduto nell'interesse vostro di aderire alla proposta fattaci dal Governo di convenire, mediante un atto atipulato tra le LL. EE. i Ministri interessati e l'Amministrazione sociale, la cessazione delle vigenti convenzioni per l'esercizio della Rete Adriatica al 30 giugno 1905 come ne dà diritto alle parti contraenti l'art. 2 del Contratto. Vi proponiamo pertanto di ratificare tale atto in conformità delle facoltà che vi attribuisce l'articolo 32 degli Statuti sociali.

I. — Situazione finanziaria.

Il fondo disponibile di cassa e portofoglio al 31 dicembre 1902, come dal bilancio (allegato n. 1), è di L. 15,434,922.93

Preventivo dell'esercizio 1903:

Attivo.

Sovvenzioni dello Stato a' termini del contratto d'esercizio, L. 32,061,645.88; sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione (art. 9 della convenzione 20 giugno 1888), L. 9,053,689.90; 11ª annualità pel soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti (convenzione 27 novembre 1894, approvata con legge 28 luglio 1895, n. 458), L. 162,838.26; corrispettivo dovuto dallo Stato a' termini dell'art. 26 del contratto d'esercizio, L. 6,660,000; in totale . » 47,938,174.04

Attività complessiva L. 63,373,096.97

Passivo.

Imposte, L. 3,000,000; interessi ed ammortizzazioni, L. 41,000,000; lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società, L. 100,000; provviste di materiale rotabile in aumento di dotazione (convenzione col R. Governo in data 29 novembre 1899), L. 9,000,000; perdite di cambio per i pagamenti in valuta metallica ed estera, quotazione titoli all'estero, commissioni di banca ed altre minute spese, L. 500,000; maggiore spesa per lavori e provviste a carico dei fondi di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali sui proventi relativi, pur tenuto conto della sovvenzione dello Stato alla Cassa aumenti patrimoniali in base alla legge n. 56 del 25 febbraio 1900, L. 2,000,000 . . . L. 55,600,000 —

Eccedenza L. 7,773,096.97

II. — Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.

I principali lavori eseguiti nell'anno 1902 sulle linee in esercizio, sono i seguenti:

In conto Cassa aumenti patrimoniali.

a) *Sulle linee dello Stato, rete principale.* — Si sono ampliate le stazioni di Codroipo, Pontelagoscuro, Borgo S. Donnino, Bagni di Montecatini, Cadeo, Bagni di S. Giuliano; ultimati i lavori per la sistemazione definitiva del servizio viaggiatori nella stazione di Pontebba; ampliata la fermata di Pontecchio; si è provveduto per l'impianto del servizio merci nelle stazioni di Lancenigo, Pasian Schiavonesco, Ponte di Brenta, e per la sistemazione e l'ampliamento del servizio stesso nelle stazioni di Codogno, Ospitaletto, Brescia, Villafranca, Lerino, Sambonifacio, Verona P. N., Tarcento, Magnano-Artegna, Poggio Renatico, Cavatigozzi, Castiglion Fiorentino e Civita Castellana; si sono impiantati binari di servizio a Treviglio, Lonato, Ferrara, Piadena, Sesto Fiorentino, Laterina e Fabriano; binari di precedenza ad Ospitaletto ed a Rezzato: ed assestati i binari nel piazzale nord delle officine di Verona; si è pure provveduto: per la costruzione di tre case cantoniere sulla linea Milano-Piacenza e l'ampliamento di altre due sulla linea Orte-Falconara; per la costruzione di forni da pane e di pozzi d'acqua presso a diverse case cantoniere e stazioni; per l'impianto di rifornitori sussidiari a Desenzano ed a Rovigo, di una conduttura per fornire acqua potabile alla stazione di Battaglia e di nove case cantoniere della linea Padova-Pontetagoscuro e per la sistemazione del servizio d'acqua nelle stazioni di Lucca e Bologna.

Si è costruito un capannone per la riparazione delle carrozze nelle officine del materiale a Verona, e un altro pel ricovero del treno reale a Portonaccio; si è provveduto per l'impianto dell'illuminazione con gas acetilene della stazione di Reggio Emilia; pel risanamento della massicciata sulle linee Milano-Venezia, Roma-Firenze, Firenze-Pistoia-Pisa, Pistoia-Bologna ed in stazione di Bologna; pel rifacimento in acciaio di m. 2000 sulla linea Pavia-Casalpusterlengo, di 10 deviatoi sulla linea Bergamo-Rovato, del primo binario di corsa nelle stazioni di Casalmaggiore, Poggio Renatico, Arquà ed Abano; di m. 2540 di binari nelle stazioni di Terni, Spoleto, Foligno e di Fabriano; di quattro deviatoi in stazione di Bologna; ed infine pel rafforzamento del binario di corsa, coll'aggiunta di 8780 piastre intermedie, sulla linea Roma-Firenze, ed il rinnovamento, con rotaie da m. 12, di m. 3028 di binario sulla stessa linea e di m. 5106 sulla linea Orte-Falconara.

b) *Sulle linee dello Stato, rete complementare.* — Si sono ampliate le stazioni di Este e di Galatina; si è costruita una tettoia pel rialzo veicoli in stazione di Roma Porta Maggiore; ampliato e sistemato il servizio merci nelle stazioni di Savio, Classe, Castagnaro, Sanguinetto, Montesanto, Crevalcore, Macerata, Cornuda, Belluno, Teramo e Alezio.

Si è pure provveduto pel completamento e risanamento della massicciata sulla linea Mestre-Portogruaro e sulla linea Brescia-Iseo; per l'aggiunta di piastre intermedie di rinforzo al binario sulle linee Sondrio-Colico-Chiavenna e Mestre-Portogruaro, per l'impianto di nuovi binari di servizio nella stazione di Bevilacqua, per la modificazione e sostituzione di bilancie a ponte, chiusure, ecc.

c) *Sulle linee della Società.* — Si è impiantata la stazione d'incrocio al km. 518.581 della linea Bologna-Otranto e una fermata di servizio a Torre Foro; trasformata in stazione la fermata di Silvi; in stazione di Bari si sono eseguiti i lavori necessari in dipendenza dell'innesto della linea per Locorotondo e si è costruito un dormitorio per il personale della trazione; si è assestato il servizio viag-

giatori in stazione di Brindisi Porto ed il servizio merci nelle stazioni di Imola, Solarolo, Godo, Bussi, Molfetta, S. Vito d'Otranto e Frattamaggiore: si sono impiantati binari di servizio a Sella di Corno, Barletta, Bussi, Foggia, Mola di Bari, Monopoli, Castellaneta, Campobasso, S. Elpidio, Porto S. Giorgio, Poggio Imperiale; sistemati i binari in stazione di Cesena.

Si sono costruiti 20 forni da pane per le case cantoniere della linea Bari-Taranto, 6 cisterne per le case cantoniere del tronco Vasto-Termoli e una casa cantoniera al chilometro 487.150 della linea Bologna-Otranto.

Si è pure provveduto per il rifacimento in acciaio di m. 6130 di binario sulla linea Pescara-Aquila-Terni, di m. 2990 sulla linea Castelbolognese-Ravenna, di m. 8359 sulla Cervaro Candela, di m. 9000 sulla Bari Taranto e di m. 2604 sulla linea Foggia-Napoli; al rinnovamento di m. 648 di binario sulla Bologna-Otranto, ed all'aggiunta di piastre intermedie pel rafforzamento del binario sulle linee Foggia-Napoli e Termoli-Benevento-Campobasso.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La linea di confine nel tunnel del Sempione.

Come fu annunciato, si doveva tenere prossimamente a Briga un'adunanza di delegati italiani e svizzeri per stabilire la linea di confine fra i due Stati del Sempione. Ma il Governo svizzero ha dichiarato al nostro, che per procedere alla delimitazione della linea di confine sotto la galleria, occorre prima fare alcuni lavori geodetici sulla montagna per riconoscere esattamente il punto in cui la galleria incontra il punto di confine. Questi lavori saranno fatti appena la buona stagione lo permetterà, cioè durante il luglio, e dopo verrà fissato il giorno di convegno fra i delegati svizzeri e quelli italiani.

><

La conferenza oraria internazionale a Zurigo.

Alle autentiche e dettagliate notizie che abbiamo pubblicate nel precedente numero riguardo la conferenza oraria internazionale di Zurigo, aggiungiamo che si è decisa la fusione a Roma dei due treni di lusso Parigi-Roma e Berlino Napoli per il tratto Roma-Napoli, ed il collegamento del Parigi Roma con Firenze, nei giorni di martedì e di venerdì. Questi treni di lusso bisettimanalmente saranno prolungati fino a Palermo.

Alcuni rimaneggiamenti saranno anche introdotti nei treni di lusso Pietroburgo-Milano Cannes.

Dei miglioramenti si avranno pure nelle comunicazioni tra l'Europa Centrale, per la via del Brennero, e Firenze, Roma, il Napoletano e la Sicilia.

><

Ferrovia del Gottardo.

Il 29 giugno corr. avrà luogo a Lucerna l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo per l'approvazione del 31° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione riguardante l'esercizio dell'anno 1902.

La Relazione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione. che, come di consueto, pubblicheremo tradotta nei prossimi numeri, conclude che il conto profitti e perdite si è chiuso nel 1902 con un totale di franchi 10,546,938.20, con un'eccedenza nei profitti d'esercizio di fr. 386,327 superiore a quella del 1901. A disposizione degli azionisti rimasero, fatti gli ammortamenti, fr. 3,941,278.72, i quali permisero di assegnare fr. 34 per azione, in ragione del 6 0[0, rimandandosi a conto nuovo un saldo in fr. 511,278.72.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma ha emessa recentemente sentenza, dalla quale risulta la seguente massima in materia di *strade comunali obbligatorie:* « Nel caso di esecuzione d'ufficio delle strade comunali obbligatorie, l'ingerenza del Prefetto non va oltre la gestione dei fondi devoluti all'uopo e non menoma la personalità del Comune, il quale resta sempre il vero debitore obbligato rispetto al creditore originario o al suo cessionario. La cessione di un credito sorto dalla costruzione, ordinata d'ufficio dal Prefetto, di una strada comunale obbligatoria, deve essere notificata allo stesso Comune, che è il vero debitore obbligato, non al Prefetto ».

><

Progetto di riforma delle tariffe viaggiatori in Sicilia.

Il sistema di tariffe, di cui nel precedente numero, che si vorrebbe sperimentare dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, si basa nell'accordare la riduzione iniziale del 25 0[0, con aumento graduale fino al 75 0[0 pel 400° chilometro.

Venne pertanto fatto uno studio della nuova tariffa differenziale, basandosi sui prezzi della terza classe. Gli elementi principali di questa tariffa, che pei primi 20 km. sono dati di chilometro in chilometro e che pel resto sono accennati di lira in lira in relazione al percorso chilometrico, sono i seguenti:

Percorso fino ad 1 km., in terza classe, L. 0.03; fino a 2 km., 0.06; a 3 km., 0.10; a 4 km., 0.13; a 5 km., 0.17; a 6 km., 0.20; a 7 km., 0.24; a 8 km.., 0.27; a 9 km., 0.31; a 10 km., 0.34; a 11 km., 0.38; a 12 km., 0.41; a 13 km., 0,45; a 14 km., 0.48; a 15 km., 0.52; a 16 km, 0.55; a 17 km., 0.58; a 18 km., 0.62; a 19 km., 0.65; a 20 km., 0.69; a 29 km., 1; a 65 km., 2; a 107 km., 3; a 155 km., 4; a 210 km., 5; 272 km., 6; a 340 km., 7; a 415 km., 8; a 495 km., 9; a 585 km., 10; a 680 km., 11; a 780 km., 12; a 890 km., 13; a 1000 km., 14.

Come si vede, la tariffa che precede è di grande massima, e qualora incontri l'approvazione di massima dell'Ispettorato governativo, sarà regolarizzata intercalando le altre ordinate della curva dei prezzi per fissare di chilometro in chilometro quelli successivi ai primi 20 km.

Per stabilire i prezzi della prima e della seconda classe, si aumenterebbero rispettivamente del 50 e 100 0[0 quelli fissati per la terza.

Con questo sistema si aboliscono così le zone di percorso che colla maniera ungherese presentano l'inconveniente di far pagare prezzi uguali a percorsi differenti, e si stabilisce un prezzo chilometrico che non presenta salti, poichè non vi sono punti estremi di zona, mentre, d'altro canto, pur adottando per le grandi distanze riduzioni rilevantissime, che si spingono fino a quella concessa pei trasporti militari, si contemperano col sistema belga siffatte riduzioni, in modo da evitare anche per le grandi distanze, in confronto con quelle minime, un'eccessiva sperequazione delle distanze stesse.

I prezzi inferiori ad una lira, per la sola terza classe, dovrebbero essere arrotondati al centesimo, seguendo in ciò il sistema vigente in Austria, dove i prezzi sono frazionati al centesimo di corona, con beneficio delle classi meno ricche e per le brevi distanze.

Ci risulta che qualora la nuova tariffa proposta riportasse l'approvazione del Governo, sarebbe dalla Società applicata soltanto sulle linee a debole traffico di viaggiatori, poichè così si avrà modo di constatare se realmente tale tariffa sia atta a promuovere il traffico che ora manca; che se questo scopo non si raggiungesse, non si potrebbe certamente addivenire ad estendere tale tariffa sulle linee a traffico intenso, poichè si andrebbe di sicuro incontro a perdite e non all'incremento del traffico occorrente per fronteggiarle.

Qualora però la tariffa si addimostrasse adatta a promuovere il traffico dei viaggiatori, la Società esercente andrebbe man mano ad estenderla alle altre linee.

La prima applicazione della tariffa in questione si farebbe alle linee Licata-Siracusa-Catania e Caltagirone-Valsania.

Sappiamo che se i concetti di massima ai quali si informa la proposta, saranno approvati dall'Amministrazione governativa, la Società predetta presenterà con sollecitudine una proposta concreta per applicare al più presto alle due linee suaccennate la tariffa ridotta di cui è parola.

><

Importante derivazione dal fiume Liro e suoi affluenti.

La Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare dal fiume Liro e suoi affluenti, i torrenti Drogo e Genasca, una quantità di acqua complessiva di litri 1600 al 1″, e cioè litri 1400 dal Liro, 150 dal Drogo e 50 dal Genasca, e in caso di mancanza d'acqua nei due affluenti, chiede di derivare dal Liro i 1600 litri d'acqua che, con un salto di metri 264.20, darebbero una forza nominale di HP 5600.

Scopo di siffatta derivazione è quello di sostituire la trazione elettrica generata da forza idraulica alla trazione a vapore sulle ferrovie Nord-Milano, sulle tramvie e di utilizzarla anche per altri usi industriali.

I Comuni interessati nella derivazione sarebbero quelli di S. Giacomo e Filippo, di Sommarovina e di Mese, in provincia di Sondrio.

La presa, ubicata a 200 metri circa a monte della frazione di Vignola, consterebbe essenzialmente di una diga in muratura dell'altezza di m. 9.50 sul punto più basso dell'alveo del Liro, incassata sia nel fondo che nelle sponde, in viva roccia.

La sua maggiore lunghezza al ciglio sarà di m. 35 e lo spessore stabilito sarà di m. 2.50 in sommità e di m. 6 alla base.

Un pennello a monte, elevantesi due metri sul ciglio della diga, proteggerà la presa. Questa, costituita dalla diga, il cui ciglio trovasi alla quota di m. 619 sul livello del mare, permetterà di derivare l'acqua defluente nell'alveo del Liro e di immetterla nel canale che sarà costruito.

Al termine di questo canale sarà costruito un serbatoio munito di griglia, capace di mc. 200 circa, dal quale originerebbe la condotta forzata.

Alla profondità di un metro sotto il pelo d'acqua del serbatoio si innesterebbe la condotta forzata, formata di due tubi di lamiera d'acciaio, del diametro interno di metri 0.75, calcolato in base ad una velocità media di m. 2 per 1″.

La stazione generatrice sarà situata sulla sinistra del Liro. Il fabbricato di essa consterebbe di un grande locale per le turbine, per le dinamo e per i trasformatori, e di alcuni altri ambienti per il personale.

Le turbine sarebbero ad asse orizzontale, in numero di 5, di cui una di riserva, della forza di HP 1000 caduna.

Ad ogni turbina sarà accoppiato un alternatore a corrente trifasica, di KW 730 circa, della tensione di 2000 volts, e, per effettuare il trasporto dell'energia elettrica, la corrente verrà trasformata coi trasformatori statici da 2000 a 300,000 volts, e così trasportata a destinazione.

La spesa che si verrebbe ad incontrare per portare a termine questa importante opera, viene preventivata in L. 2,096,800.

><

Abbuonamenti speciali dell'Adriatica.

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in seguito ad istanza della Camera di Commercio di Cremona, ha interessato la Società esercente la Rete Adriatica a provvedere perchè, nell'interesse del movimento commerciale, provveda a che gli abbuonamenti speciali della prima, seconda e terza zona Adriatica abbiano la validità di un semestre, anzichè per un solo trimestre.

Lo scopo della proposta sarebbe quello di agevolare agli industriali in genere ed ai confezionatori di seme bachi, in specie, il mezzo di estendere i loro affari che si svolgono in un periodo più lungo di un trimestre. Trattasi di un vantaggio da arrecarsi al commercio serico specialmente, epperò sarebbe raccomandabile che la Società esercente interessata trovasse modo di accogliere la domanda.

><

Per l'apertura della ferrovia dell'Albula.

Ci informano da Sondrio che quella Camera di Commercio ha richiamata l'attenzione del Ministro dei Lavori e della Società esercente la Rete Adriatica sul fatto della prossima apertura all'esercizio della ferrovia dell'Albula, che deve congiungere Coira per Thusis a Samaden e S. Moritz nell'Engadina (Svizzera). E poichè questo valico avrà per immediata conseguenza la deviazione della linea Milano-Chiavenna delle merci provenienti dal Belgio e dalla Germania, che rappresentano oggidì un notevole movimento: così la predetta Camera di Commercio ha ventilata l'opportunità di pratiche colla Rhätische-Bahn perchè abbia a prolungare da Saint-Moritz fino a Chiavenna questa sua nuova linea ed ha raccomandato che, in pendenza di tale allacciamento delle ferrovie svizzere colle italiane, si escogiti un qualche provvedimento atto a mettere le nostre ferrovie in condizioni da poter sostenere la nuova concorrenza.

Su questo argomento abbiamo assunto informazioni, le quali ci conducono a ritenere assai difficile il tentare di porre ostacolo alla concorrenza suaccennata della nuova linea ferroviaria dell'Albula, imperocchè la rilevante minore lunghezza di questa via renderà possibile l'attuazione di prezzi complessivi di trasporto assai minori di quelli, anche ribassati, che si volessero adottare per la via del Gottardo.

Circa poi la questione dell'allacciamento a Costasegna e Chiavenna delle ferrovie svizzere colle italiane, ci risulta che studi pel prolungamento da Saint-Moritz al confine italiano esistono fino dal 1891 e che secondo tali studi la nuova linea, della lunghezza di circa 33 chilometri, di cui 23 su territorio svizzero e 10 su territorio italiano, importerebbe una spesa di circa 23 milioni. Ora quantunque la Società Svizzera, per quello che a noi consta, sia favorevole a tale prolungamento, non pensa certamente a dare pel momento esecuzione al progetto, e ciò in vista della grande entità della spesa, che non

cesserebbe di essere d'ostacolo grave anche data l'ipotesi di congrue sovvenzioni da parte dei Governi svizzero ed italiano.

Del resto, è d'uopo considerare che la Società Svizzera, la quale ha speso oltre 28 milioni nella costruzione delle due linee Thusis-St-Moritz e Reichenau-Hanz, ora ultimate (e per la cui esecuzione ottenne in complesso una sovvenzione di 17 milioni e mezzo), prima di intraprendere la costruzione di nuove linee vorrà certamente attendere quali risultati economici le derivino dall'esercizio delle linee ora costruite. È fuori questione poi che la linea che ha maggiore probabilità di essere costruita prima delle altre è quella Bevers-Schuls-Martinsbrüch, dall'Alta alla Bassa Engadina, per la quale sarebbe già assicurato il concorso dei principali Comuni interessati.

><

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

(Concorso per ispettori allievi).

Presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha avuto luogo il concorso per 8 posti di Ispettori allievi nel personale tecnico. Il risultato è stato alquanto disastroso, perchè solo 5 dei concorrenti riportarono l'idoneità, e cioè: ing. Cona Leopoldo, punti 46.4 su 55; ing. Levi Virginio, 43.4; ing. Venegone Oreste 42.8; Garofoli Mauro 36.8 e ing. Fracchia Luigi 36.4.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando in una vertenza riguardante la materia delle *espropriazioni per causa di pubblica utilità*, ha emessa una decisione, dalla quale risulta quanto segue: « Non è competente la quarta Sezione a decidere se la cosa espropriandа, o per quantità o per qualità, ecceda le esigenze del pubblico interesse pel quale verrebbe espropriata. Quando un'opera pubblica è stata già in genere dall'Amministrazione comunale deliberata, e per di più sia già in buona parte eseguita, non occorre che la deliberazione del Consiglio comunale, relativa alle spese necessarie per il completamento dell'opera, sia presa con le forme dell'art. 162 della legge comunale e provinciale, per quanto tali spese possano un tempo essere state facoltative e, nel momento della deliberazione, il Comune ecceda il limite della sovraimposta. La stima dei beni da espropriare è un atto tutto proprio dell'espropriante, e che serve al medesimo per offrire l'indennità all'espropriando, il quale non è chiamato ad intervenire e non ha altra facoltà che quella di non accettare il prezzo offertogli ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 16 norrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della trincea in frana fra i chilometri 147.338-147.663 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Picerno e di Tito. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 7 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Agostino Salvati che fece il ribasso del 18.10 per cento.

— Presso la stessa Direzione Generale ebbe luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta presentate dalle Ditte ammesse alla gara a licitazione privata per l'acquisto di un tornio a filettare destinato al Deposito di Pisa. L'11 corrente ebbe poi luogo l'aggiudicazione, e delle 15 Ditte ammesse, 5 soltanto presentarono offerta, e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta ing. Roberto Zust, di Intra, al prezzo di L. 3200.

— Presso la Direzione medesima ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della trincea in frana fra i km. 147.388 e 147.668 della linea Eboli-Metaponto. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 7 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Saverio Pagliara col ribasso del 18.05 per cento.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti stipulati).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le seguenti Ditte e per i lavori sottoindicati:

Ditta Antonio Magliola per la fornitura di 25 carri scoperti a sponde alte, serie M, senza freno;

Ditta A. Tabanelli e C. per la fornitura di 25 carri identici ai precedenti;

Ditta Carminati, Toselli e C. per la fornitura di 20 carri, serie G, senza freno;

Ditta Clemente Nobili e Fratelli per la fornitura di 20 carri come i precedenti.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 15 corrente, presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara per l'appalto della fornitura degli infissi in legno per i nuovi fabbricati della stazione di Sesto Fiorentino. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 6 presentarono offerta, variabile dal 2.20 al 25 per cento. Questo ribasso fu fatto singolarmente dalle Ditte Giovanni Pinghini di Bologna ed Eugenio Baldini di Ancona. Procedutosi ad estrazione a sorte fra le due Ditte, risultò favorita la Ditta Pinghini, che rimase provvisoriamente aggiudicataria della fornitura stessa.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Applicazione di dischetti fanali agli scambi d'ingresso della stazione di Castellina in Chianti, per L. 75.

Costruzione di drenaggi per il risanamento del rilevato fra i km. 37.668 e 37.800 della linea Corino-Genova, per L. 2650.

Sistemazione del tronco inferiore del torrente Noce, al km. 227.964 della linea Eboli-Metaponto, per L. 19,600.

Opere di difesa al ponte sul torrente Lescone, al chilometro 230.547 della linea Ascoli-Montepescali, per L. 9700.

Sistemazione della scarpata sinistra della trincea fra i km. 72.596 e 72.269 della linea Alessandria-Piacenza, per L. 9900.

Consolidamento del casello N. 16 della linea Torreberretti-Pavia, per L. 309.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione di un forno a riverbero nelle Officine del materiale mobile di Verona, per L. 1950.

Applicazione di suonerie elettriche di controllo ai dischi di protezione della stazione di Sala al Barro, sulla linea Lecco-Como, per L. 950.

Impianto nella stazione di S. Martino Buonalbergo della stadera a ponte, tolta d'opera dalla stazione di Vergato, per L. 430.

Impianto di due dischetti allo scalo succursale della stazione di Bologna, per L. 250.

Provvista di N. 36 locomotive e di 200 carri in sur-

rogazione di altrettanti rotabili che devono essere posti fuori uso perchè hanno raggiunto l'età limite, per lire 2,774,000.

Impianto di una trasmissione meccanica nell'Officina del deposito locomotive della stazione di Campobasso, per L. 1678.61.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un muro in malta a sostegno di massi pericolanti al km. 38.626 e 28.648 fra le stazioni di Palmi e di Bagnara, L. 1600.

Impianto del servizio merci a piccola valocità nella stazione di Nocera Superiore, L. 21,650, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di un fosso di guardia a monte della trincea fra i km. 348.205 e 348.400 fra la stazione di Rosarno e di Gioia Tauro, L. 1500.

Consolidamento del rilevato stradale fra i km. 23.869 e 23.907 fra le stazioni di Feroleto e di Marcellinara, L. 3700.

Riparazione di guasti agli attacchi delle travi secondarie del ponte sul Po a Mezzanacorti sulla linea Voghera-Pavia, L. 5400.

Sistemazione del vestibolo, lato arrivi, del fabbricato viaggiatori della stazione centrale di Napoli, L 2380.

Impianto e modificazione di binari in dipendenza dell'innesto della linea Genova-Ovada-Asti nella stazione di Genova P. P., L. 3530.

Impianto di un pozzo sistema Calandra al casello n. 2 della linea Torino-Genova, L. 830.

Rete Adriatica:

Migliorie agli impianti per il servizio merci nella stazione di Casalecchio di Reno, L. 16,000, delle quali L. 3700 per i lavori da appaltarsi.

Sbancamento di materie franose fra i km. 368.360 e 368.920 della linea Bologna-Otranto, L. 2500.

Modificazioni negli allacciamenti dei binari della rimessa vetture nella stazione di Brindisi, L. 2390.

Sostituzione, nella stazione di S. Ilario d'Enza, della stadera a ponte con una nuova da 30 tonn. ed impiego della stadera stessa nella stazione di Ospedaletto Lodigiano, L. 6900.

Impianto nella stazione delle Marmore della stadera tolta d'opera nella stazione di Sinigallia, L. 540.

Deviazione della strada che attraversa la stazione di Vasto e trasformazione in sottopassaggio del ponte al km. 413.103 della linea Bologna-Otranto, L. 20,600, delle quali L. 17,000 per i lavori da appaltarsi.

Modificazioni al fabbricato viaggiatori della stazione di Pescantina, L. 400.

Opere di completamento alle briglie attraverso il Cervaro fra i km. 54.690 e 54.781 della linea Foggia-Napoli, L. 4500.

Lavori di difesa contro la penetrazione delle zanzare in alcuni fabbricati su tronchi di linee compresi in zone malariche, L. 54,825.

Impianto di un terzo binario nella stazione di Montesilvano sulla linea Ancona-Foggia, L 38,000, di cui L. 21,700 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione delle condotte di comunicazione e di presa nelle vasche del rifornitore della stazione di Pistoia, L. 375.

Impianto di un nuovo binario tronco e sostituzione della stadera a ponte nella stazione di Lodi, L. 1200.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria e Commercio, è stata abrogata, con decorrenza dal 1° luglio p. v., la tariffa locale n. 413, piccola velocità (Rete Mediterranea), per il trasporto di marmi in blocchi ed in massi a vagone completo, o paganti per tale, dalle Cave di Carrara alle stazioni di Massa, Serravezza e Pietrasanta. La tariffa stessa venne istituita in seguito a convenzione intervenuta fra la Società della Rete Mediterranea e la Ferrovia marmifera di Carrara, allo scopo di vincere la concorrenza della via carrettiera. Siccome però la Marmifera ha denunziata la convenzione, così viene a mancare ogni ragione per mantenere la tariffa predetta, la quale venne perciò abrogata.

— La Società esercente la Rete Mediterranea, dietro domanda fatta dalla Ditta F. Lavaggi e F., ha disposto che col 16 corrente la stazione di Trofarello venga ammessa al beneficio delle tariffe locali n. 410 e 703 P. V. ai seguenti prezzi:

Tariffa locale n. 410 P. V., serie *A* L. 58.21 per tonnellata e serie *B* L. 54.29 per tonnellata;

Tariffa locale n. 703 P. V., L. 58.21 per tonnellata per le spedizioni di almeno 50 chilogr. o paganti per tale peso; e L. 54.29 per tonn. per le spedizioni di 6 tonnellate per vagone.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Concessione alla Ditta Fratelli Gondrand di effettuare i suoi trasporti di cotoni greggi da Venezia a Verona alle stesse condizioni consentite alla Ditta Murzallo. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in ragione di tonn. 2000 all'anno. La concessione avrà la durata dal 1° luglio al 30 novembre del corrente anno, riducendo il suindicato quantitativo alla misura proporzionale del periodo concessionale;

2) Concessione alla Ditta Francesco Parisi di effettuare i suoi trasporti di cotone da Venezia a Brescia, Palazzolo, Chiari e Capriolo, ai prezzi per tonnellata di L. 12, 14.6883, 14.2248, 15.3372, rispettivamente per le quattro località suindicate.

La concessione considera il periodo dal 1° febbraio 1903 al 30 giugno 1905, col vincolo d'impegno di un quantitativo minimo annuale non inferiore alle 3500 tonnellate. I prezzi suddetti sono applicabili in via di rimborso con obbligo alla Ditta di caricare la merce sui vagoni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia elettrica in Val d'Intelvi. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ammesso in linea tecnica il progetto di massima per una ferrovia a scartamento ridotto a trazione elettrica da Argegno a San Fedele in Val d'Intelvi (provincia di Como).

Ferrovie Trevigiane. — Il Consiglio Comunale di Treviso ha deliberato il contributo di L. 2000 al Comitato esecutivo per le tramvie elettriche provinciali e interprovinciali. Relatore è stato l'assessore Marzinotto, il quale ebbe parole di vivissimo elogio per il Comitato e per la sua opera alacre e geniale.

Ferrovia Ponte S. Giovanni-Perugia. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato pa-

rere favorevole all'ammissione, con qualche avvertenza, del progetto di una ferrovia di allacciamento da Ponte S. Giovanni alla città di Perugia, come complemento della linea Umbertide-Todi Terni.

Ferrovia Desenzano-Lago di Garda. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il R. Decreto col quale è approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata tra l'Amministrazione dello Stato e il comm. Cesare Mangili, a nome e per conto dell'Impresa di Navigazione sul lago di Garda, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale, con trazione a vapore, fra la stazione di Desenzano e il lago di Garda.

Ferrovia elettrica Genova-Casella. — Come annunciammo nel precedente numero, il Comitato delle Strade Ferrate ha approvato la concessione della ferrovia elettrica Genova-Casella, per 70 anni.

La ferrovia elettrica, ora approvata, soddisfa le popolazioni della Valle Scrivia, le quali dal nuovo sbocco si ripromettono, con ragione, una nuova vita e una fonte di risorse per gli interessi di quelle campagne ubertosissime. Essa dovrà percorrere, da Genova, sopra un nuovo tronco di strade nazionale, da costruirsi tra piazza Manin, Pino, Torrazza, Pedemonte, Crocetta d'Orero, Cortino, Casella, su progetto approvato, dell'ingegnere Ciurlo, e permetterebbe di compiere il percorso in meno di un'ora, mentre attualmente, per giungere a Casella ne occorrono due.

Un nuovo progetto intanto si sta studiando, di una strada di raccordo fra qualla testè approvata, allacciantesi a Pino, con l'altura di Creto, e da raccordarsi col tempo con la costruenda via della Scoffera e di Torriglia.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Dopo varie sedute il Consiglio Comunale di Castellazzo votò definitivamente il concorso di L. 110,000 alla Società Veneta per la costruzione di questa ferrovia con la condizione che la stazione di Castellazzo sia costrutta non oltre il quarto paracarro della strada provinciale Alessandria-Casalcermelli.

Ferrovia Capri-Marina. — La concessione della costruzione di una funicolare dalla Marina di Capri a Capri città, e dell'esercizio per 70 anni senza sussidio, ha avuto parere favorevole dal Consiglio di Stato.

Ferrovia Saline-Volterra. — È stato anche dal Consiglio di Stato favorevolmente accolto il progetto di concessione al Comune di Volterra e d'esercizio per 70 anni di una ferrovia economica fra le saline di Volterra e la città con un sussidio annuo di L. 5000 al km.

Ferrovia Cividale-Assling. — L'11 corrente a Udine è stata firmata la convenzione tra la Società Veneta e i rappresentanti del Comune e della Provincia per gli studi relativi alla costruzione della linea ferroviaria Cividale-Assling. Tali studi saranno condotti dall'ing. Giuriati.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 giugno 1903.* — Nella decade 1°-10 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,890,127.00, con un aumento di L. 352,715.12 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 giugno 1903 si ragguaglia a L. 153,523,550.28, presentando un aumento di L. 7,329,802.30 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,860,795.55, con un aumento di lire 292,828.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1903 si ragguaglia a L. 59,128,060.34, e presenta un aumento di L. 2,945,708 56 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Marostica-Vicenza. — Si è tenuta ultimamente in Sandrigo un'importante riunione di membri del Comitato provvisorio e di rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione del nuovo tram Vicenza-Marostica. Venne deliberata la costituzione di un Comitato definitivo, il quale avrà sede presso la Camera di Commercio di Vicenza ed a cui venne assegnato il còmpito di completare gli studi per la nuova linea e di facilitare la costituzione del Consorzio per la creazione della stessa.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee svizzere d'accesso al Sempione. — Leggiamo nel giornale *La Suisse:* E' noto che il Governo bernese si è rivolto a tre eminenti specialisti esteri, i signori Colombo di Milano, Garnier di Brusselle e Pontzen di Parigi, per ottenere un esame del progetto del Lötschberg. Ecco il testo del questionario rimesso ai tre periti: 1) Il traforo delle Alpi bernesi contribuirebbe in misura abbastanza considerevole, dal punto di vista internazionale, alla creazione di una nuova strada d'accesso al tunnel del Sempione da giustificare le spese che si dovranno fare affinchè la vitalità di questa nuova via d'accesso sia assicurata? 2) In tale caso, quali devono essere i caratteri di questa nuova linea dal punto di vista *a*) della costruzione, *b*) dell'esercizio? 3) Il progetto n. 1 elaborato dai signori Hittmann e Greulich per la linea da Frutigen a Briga, passando sotto il Lötschberg, soddisfa le condizioni richieste, ovvero quali sono i difetti? 4) Vi sono altri progetti presentati per il traforo delle Alpi bernesi, un progetto che fosse preferibile a quello n. 1 dei sigg. Hittmann e Greulich? 5) Le linee esistenti che attraversano il Giura, presentano esse le condizioni volute per contribuire al successo della nuova via d'accesso al Sempione, oppure vi è modo di migliorarle o di costruirne delle nuove, ed, in tale caso, quali? 6) Quali sarebbero il costo approssimativo ed il probabile prodotto della nuova via d'accesso alla galleria del Sempione?

Ferrovia Dig Dighta-Ghinda nell'Eritrea. — La costruzione del tronco ferroviario Dig Dighta-Ghinda procede regolarmente e si spera che possa essere ultimata per la fine dell'anno in corso.

I maggiori sforzi sono oggi rivolti all'esecuzione dei movimenti di materie e delle opere d'arte maggiori, a quelli in vista della loro eccezionale importanza, a queste in causa dell'incalzare della stagione estiva che potrebbe comprometterne la riuscita. Dei sei viadotti due sono già ultimati; gli altri lo saranno tra breve. E' ultimato pure il ponte sul Damas a tre luci di 10 metri ciascuna. Delle cinque gallerie quattro sono già perforate in piccola sezione ed una lo sarà tra qualche settimana. Proseguono gli scavi di allargamento e le murature di rivestimento. I lavori di galleria, nuovi per la Colonia, non hanno presentato fino ad oggi alcuna speciale difficoltà e gli stessi indigeni che prima li vedevano con sospetto, vi si vanno famigliarizzando. Sono in corso di costruzione i due serbatoi di Baresa e di Ghinda. E' già arrivato alla Colonia tutto il materiale d'armamento e si spera di cominciare la posa delle rotaie nel prossimo luglio. In complesso, si può ritenere che a tutt'oggi sieno eseguiti approssimativamente: i movimenti di materie per sei decimi, le opere d'arte minori per otto decimi, le opere d'arte maggiori per sette decimi, le gallerie per tre decimi, l'intero lavoro per poco meno di due terzi.

I tramways inglesi. — Il *Board of Trade* pubblico la statistica dei tramways per l'esercizio chiuso al 30 giugno 1902.

Il capitale autorizzato delle Compagnie del Regno Unito

era di 1292 milioni di franchi, ed il capitale versato di 747 milioni. Il capitale totale speso elevavasi a 789 milioni.

La lunghezza delle linee in esercizio era di 2374 km. contro 2088 nel 1901; non si contava più di 24,120 cavalli in luogo di 34,422 nel 1901 e 388 chilom. in luogo di 527; invece il numero delle vetture era salito da 7184 a 7752.

I prodotti lordi ammontarono a 167 milioni in luogo di 149; e le rendite nette a 46 milioni e mezzo in luogo di 35.9. Sopra il totale delle linee si contano 1392 chilom. di linee elettriche e 614 chilom. di linee a trazione animale; il resto è esercitato con locomotive a vapore, con funi, con motori a gas o con sistemi misti di trazione.

Notizie Diverse

L'orario estivo della Mediterranea. — Col 15 corrente andò in vigore il cambiamento generale d'orario sulla Rete Mediterranea.

Le più importanti modificazioni sono le seguenti:

Torino-Roma e *Milano-Roma.* — Le comunicazioni di Roma con Torino e Milano restano pressochè invariote, giacchè quest'anno vengono per la prima volta conservati anche per l'estate i treni direttissimi notturni 19 e 20 fra Milano e Roma (via Parma-Sarzana). Il diretto 2 che ora parte da Roma alle 14.50, viene anticipato di 10 minuti per poter prendere il 62, fissato in partenza da Genova a 2.32, e cioè mezz'ora prima, onde farlo coincidere a Milano col treno 52 del Gottardo, stato pure anticipato per le coincidenze coi treni delle ferrovie federali svizzere.

Da Genova a Milano viene soppresso, come di consueto, uno dei due diretti serali, cioè il 50.

Genova-Ventimiglia. — Il diretto 43, in partenza da Ventimiglia alle 13.39, anzichè essere soppresso come la scorsa estate, è trasformato in accelerato, per dargli le fermate delle stazioni della riviera e conservargli la corrispondenza col 30 per Milano; esso partirà da Ventimiglia alle 13.30. Il 431 è posticipato in partenza da Ventimiglia dalle 16.34 alle 17.35, sostituendo così l'attuale orario del 45 per la coincidenza a Genova col treno 3 per Roma. Si introduce un treno serale in partenza da Ventimiglia alle 20.40 ed in arrivo a Genova alle 2.35, con coincidenza a Sampierdarena coi diretti 62 e 2 per Milano e Torino.

Torino-Modane. — Oltre ad una coppia di treni indipendenti fra Torino e Susa, viene effettuato giornalmente un treno serale da Modane elle 19.4, con arrivo a Torino alle 23.40, in sostituzione del treno 105, che ora parte da Modane alle 12.15.

Alessandria Genova. — Il treno 123, transitando per Mignanego, arriverà a Genova alle 9.5 anzichè alle 9.20, e trova a Ronco un treno che per via Busalla arriva a Genova alle 9.38.

Genova-Pisa. — L'accelerato 159, partendo da Genova alle 10 40 anzichè elle 10.30 (in coincidenza col diretto 21 da Torino e Milano), diventa diretto ed arriva a Pisa alle 15.52. Il 157 (Genova parte 7.10), ora limitato a Sestri Levante, è prolungato fino a Spezia; il locale IV partirà da Chiavari alle 11.36 anzichè alle 14.9, cioè al posto del 160, il quale viene portato in partenza da Sestri Levante dalle 11.15 alle 19.25.

Torino-Savona. — Il treno 446 è reso diretto e fissato in partenza da Savona alle 13.15 in coincidenza col diretto 41 da Ventimiglia. Il diretto 28 diventa accelerato, conservando presso a poco l'attuale suo orario.

Torino-Cuneo. — Vengono attivati come l'anno scorso i treni 699 e 700 fra Torino e Cavallermaggiore.

Torino-Chieri. — E' stata aggiunta una coppia di treni e venne accelerata la marcia degli altri.

Sulle linee *Torino-Torre Pellice*, *Bricherasio-Barge*, *Torino-Chivasso-Aosta*, *Chivasso-Casale*, *Bastia-Mondorì-Cuneo*, *Airasca-Cuneo* e *Arona-Novara* si introducono, come lo scorso anno, i soliti treni estivi.

Novara-Varallo. — Si istituiscono i soliti treni festivi e si anticipa durante la stagione della villeggiatura il treno 546, fissandolo in partenza da Novara alle 12,5, onde dargli la coincidenza dei diretti provenienti da Milano, Genova e Torino.

Viareggio-Bagni di Lucca. — Il servizio estivo viene fatto coll'aggiunta di una coppia di treni in modo che si ha un treno al mattino che parte da Lucca alle 6 20 per Viareggio, mentre il treno 756 è fissato in partenza da Lucca per Viareggio alle 19.20, prendendo così la coincidenza del treno 62 R A da Firenze a Pistoia.

Firenze-Livorno. — Viene accelerata la marcia di tutti i treni ed in special modo del 182 e del 74 e così pure vengono accelerati tutti quelli della linea Empoli-Chiusi.

Linee Varesine. — E' notevolmente aumentato il numero dei treni elettrici sulle linee Varesine onde migliorare le comunicazioni di Milano con Porto Ceresio e Lugano, con Arona, Laveno, Luino e col Lago Maggiore.

Roma-Albano Laziale — Fino dal 1° giugno venne attivato, in via d'esperimento, il servizio estivo con otto coppie di treni.

Roma-Cecchina-Nettuno. — Venne anticipata al 1° giugno l'effettuazione della quarta coppia di treni che di solito non si effettuava che dal 1° luglio.

Roma-Frascati. — Si introduce nell'orario una sesta coppia di treni.

Napoli-Nocera. — Si riattiva il diretto 77 da Torre Annunciata C. a Nocera in prosecuzione al diretto 891 da Napoli.

Roma-Viterbo e Capranica-Roma. — Si ritardano di circa un'ora i treni 223, 225 e 226 e coincidenti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Lecce (30 giugno, ore 10). — Appalto della ordinaria manutenzione delle opere d'arte per un quinquennio dal 1° luglio 1903 nel porto di Gallipoli, per complessive L. 81,000, delle quali L. 74 500 a base d'asta e L. 6500 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 4000. Docum. 25 giugno.

Deputazione Provinciale di Palermo (1° luglio, ore 16). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto della strada provinciale di 2ª serie, dalla nazionale Termini-Taormina, presso Sclafani per Valledolmo alla provinciale Messina-Montagne, di m. 8507.74, dalla Sella Campanaro al quadrivio dello Trazzero, per L. 256,760.23. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. L. 26,000, Fatali 17 luglio, ore 16. Consegna lavori 2 anni.

— (1° luglio, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione del terzo tratto della strada di 2ª serie Collesano Polizzi alla nazionale Termini-Taormina, di m. 9396.70, per L. 661,277.50. Dep. provv. L. 40,000. L. 10,000 per spese. Cauz. L. 66,127.75. Fatali 17 luglio, ore 12. Consegna lavori 3 anni.

R. Prefettura di Modena (1° luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di rimonta e prolungamento della difesa frontale in sei tratti dell'argine destro di Secchia, fra il confine modenese ed il ponte della ferrovia Suzzara-Ferrara, in Comune di Quistello (Mantova), di m. 691, per L. 44,600. Dep. provv. L 2500. Ultimazione lavori 90 giorni. Docum. 25 giugno, ore 16.

Municipio di Omegna — Novara (2 luglio, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione del palazzo scolastico, provvisoriamente aggiudicato in grado di ventesimo per L. 70,151.63. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 10,000. Dep. spese L. 2000.

Direzione del Genio Militare di Ancona (2 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Pesaro pel triennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per complessive L. 15,000. Cauz. L. 1500.

R. Prefettura di Rovigo (2 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale del tratto dell'argine del fiume Adige, nella località drizzagno Ferriani, fra gli stanti 143-145, in Comune di Concadirame, per L. 11,910. Dep. L. 500 e L. 500 per spese. Ultimazione 80 giorni. Docum. sino al 24 giugno.

— (3 luglio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione ed illuminazione del faro e funzionamento della sirena di Punta Maistra nel Comune di Porto Tolle, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1908, per complessive L. 27,941. Dep. L. 1400 e L. 600 per spese. Documenti sino al 24 giugno.

R. Prefettura di Potenza (2 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di completamento per la costruzione della variante al tratto della strada nazionale n. 55, Conturei-Barletta, compreso fra i ponti sul fosso Lo Passo ed il torrente Ripacandida, per l'abolizione del rampeggio di Toppo Laguzzo, per L. 58,313.44. Consegna lavori entro un anno. Documenti 23 giugno. Cauz. provv. L. 3500.

Deputazione Provinciale di Genova (3 luglio, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una variante alla strada provinciale di Temossi da Camorga a Carasco, fra le progressive 3885.80 e 5067 sull'asse stradale, di m. 9144.27, per L. 134,600, di cui L. 106,328.35 per lavori a misura e L. 28,271.65 per lavori e compensi a corpo, ivi escluse le seguenti opere: tutte le parti in cemento armato, sistema Hennebique, del ponte a tre luci sul torrente Entella presso l'abitato di Camorga in Comune di Carasco, fra le sezioni 3-24 del progetto della variante da eseguire; la piattabanda in eguale cemento armato del ponticello-sottopassaggio fra le sezioni 30-32 del progetto della variante sopra citata; le murature ordinarie, che devono rivestire a monte ed a valle le spalle del ponte sull'Entella dal piano della risega di fondazione al piano stradale. Consegna lavori un anno. Documenti 23 giugno, ore 16. Cauz. provv. L. 13,400.

Direzione del Genio Militare di Verona (3 luglio, ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento nei fabbricati militari delle piazze di Verona (compresi fabbricati e forti staccati) e Boscochiesanova durante gli esercizi finanziari 1903-04. 1904-05, 1905-06. per L. 150,000. Deposito provv. L. 15,000. Dep. spese L. 4500. Docum. 30 giugno.

Amministrazione Provinciale di Potenza (3 luglio, ore 11, secondo incanto). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione dei rami di accesso e del ponte sul fiume Agri, fra Missanello e Sant'Arcangelo, facente parte della provinciale Potenza-Sant'Arcangelo, per L. 370,088.38, oltre a L. 39,911.62 a disposizione. Dep. provv. L. 20,000. Fatali 18 luglio. Consegna lavori 3 anni.

R. Prefettura di Udine (4 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di restauro e parziale ricostruzione del rivestimento murario a presidio scarpata a fiume, argine in froldo a sinistra del Tagliamento, fra il ponte stradale della Delizia e quello della ferrovia Udine-Venezia, per L. 17,500. Dep. provv. L. 900. Cauzione defin. decimo. Ultimazione 150 giorni. Docum. sino al 26 giugno.

Direzione del Genio Militare di Verona (4 luglio, ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento nei fabbricati militari delle Piazze di Mantova e adiacenze, Legnago e Borgoforte, durante gli esercizi finanziari 1903-1904, 1904 1905, 1905-1906, cioè dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per l'ammontare di L. 60,000. Dep provv. L. 6000. Deposito spese L. 2000. Docum. 1° luglio.

R. Prefettura di Campobasso (6 luglio, ore 10, def). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione della 2ª tratta del primo tronco della strada provinciale n. 78, dalla comunale di Montefalcone del Sannio. presso il Casino Piccoli, ad Acquaviva Collecroce, in provincia di Campobasso, di m. 8348.84, per complessive L. 820,330.20. Consegna lavori 4 anni. Documenti 28 giugno. Cauz. provv. L. 40,000.

Municipio di Tolmezzo — Udine (6 luglio, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste relative allo riordino dei Rivoli Bianchi presso Tolmezzo, per L. 65,000. Dep. provv. L. 3500. Consegna lavori 12 mesi.

R. Prefettura di Caserta (7 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del primo tratto della strada provinciale n. 76, da Porta Vallata a m. 94 dopo il passaggio del Vallone Paterna, per complessive L. 95,600, più L. 29,400 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1200. Offerte 7 luglio. Consegna lavori un anno.

Municipio di Rivanazzano — Pavia (8 luglio, ore 9, def.). — Appalto delle opere di costruzione dell'edificio scolastico, per lire 43,682.98. Cauz. L. 5000. Dep. spese L. 1200. Offerte 7 luglio. Consegna lavori un anno.

R. Prefettura di Bologna (8 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la formazione di una cassa di colmata laterale all'arginatura destra d'Idice, dal Ponte di S. Martino alla Centonara, ed il conseguente spostamento dello scolo generale, per complessive L. 126,000. Dep. provv. L. 8000. Consegna lavori 15 mesi. Docum. 25 giugno.

R. Prefettura di Palermo (9 luglio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 del tronco da Fiametorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70, per L. 75,200. Dep. provv. L. 3000. Docum. 1° luglio.

Deputazione Provinciale di Girgenti (9 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del terzo tronco della strada Casteltermini-S. Biagio Alessandria, e precisamente da S. Biagio verso Casteltermini, di m. 3424.23, per complessive L. 60,800, oltre a L. 11,700. Dep. provv. L. 2000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 13	Giugno 20
Azioni Ferrovie Biella	L.	560	560
» » Mediterranee	»	484	485
» » Meridionali	»	710.50	711.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	435	435
» » » (2ª »)	»	408	408
» » Secondarie Sarde	»	251 50	254
» » Sicule	»	682	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D*	»	353.50	356
» » Cuneo 3 0/0	»	369	369
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	»	100 30	100.10
» » Mediterranee 4 0/0	»	504	504
» » Meridionali	»	346	349
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	319	320
» » » 2ª emiss. »		317	318
» » Sarde, serie *A*	»	347	349
» » » serie *B*	»	347	349
» » » 1879	»	347	349
» » Savona	»	368	374
» » Secondarie Sarde	»	515	517
» » Sicule 4 0/0 oro	»	518	518
» » Tirreno	»	516.50	517
» » Vittorio Emanuele	»	367	369.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) N. 66 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1903, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea del 14 maggio, altre L. 5 al portatore della Cedola stessa.

NB. Pari somma di L. 5 sarà pagata ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, verso presentazione della Cedola **66** da staccarsi dalla Cartella di godimento.

Firenze, Bologna, Cassa della Società.
Milano, Zaccaria Pisa.
Genova, Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia, Banca d'Italia.
Parigi, Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
Ginevra, Bonna e C.
Basilea, De Speyr e C.
Berlino, Robert Warschauer e C.
» Berliner Handels Gesellschaft.
» Meyer Cohn.
» Deutsche Bank.
Londra, Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte s/M, Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna, I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.

(al cambio che sarà indicato più tardi.)

Si informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 16 giugno 1903. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 1° al 10 Giugno 1903. — 34ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1060	1018	+ 42
Viaggiatori	1,604,062.05	1,548.150.32	+ 55,911.88	78,487.27	74,648.76	+ 3,838.51
Bagagli e cani	76,056.70	72,388.45	+ 3,668.25	1,770.28	1,939.97	— 169.69
Merci a G. V. e P. V. acc.	416,270.42	371,122.31	+ 45,148.11	11,022.84	10,455.22	+ 567.62
Merci a P. V.	2,598,610.48	2,369,701.66	+ 228,908.82	103,846.96	89,005.19	+ 14,841.77
TOTALE	4,694,999.65	4,361,362.74	+ 333,636.91	195,127.35	176,049.14	+ 19,078.21
Prodotti dal 1° Luglio 1902 al 10 Giugno 1903.						
Viaggiatori	56,914,441.71	53,183,453.01	+ 3,730,988.70	2,458,580 37	2,268,296.17	+ 190,284.20
Bagagli e cani	2,950,734.03	2,766,698.29	+ 184,035.74	63,489.49	59,083.56	+ 4,405.93
Merci a G.V. e P. V. acc.	13,561,671.42	13,293,503.48	+ 268,167.94	462,546.17	449,740.65	+ 12,805.52
Merci a P. V.	74,302,670.54	71,525,955.96	+ 2,776,714.58	2,809,416.55	2,647,016.86	+ 162,399.69
TOTALE	147,729,517.70	140,769,610.74	+ 6,959,906.96	5,794,032.58	5,424,137.24	+ 369,895.34
Prodotto per chilometro.						
della decade	986.34	916.25	+ 70.09	183.22	171.25	+ 11.97
riassuntivo	31,035.61	29,573.45	+ 1,462.16	5,466.07	5,328.23	+ 137.84

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traff.co	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	140,324.00	3,102.00	20,481.00	125,168.00	3,108 00	292,183.00	618.00	473.00
1902	149,810.00	2,140.00	19,105.00	127,534.00	671.00	299,260.00	618.00	484.00
Differenze nel 1903	— 9,486.00	+ 962 00	+ 1,376.00	— 2,366.00	+ 2,437.00	— 7,077.00	»	— 11.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 MAGGIO 1903								
1902-903	3,547,039.00	92,701.00	705,731.00	4,586,562.00	52,920.00	8,984,953.00	618.00	14.539.00
1901-902	3,366,933.00	86,313.00	730,591.00	4,639,969.00	45,868.00	8,869,674.00	618.00	14.352.00
Differenze nel 1902-903	+ 180,106.00	+ 6,388.00	— 24,860.00	— 53,407.00	+ 7,052.00	+ 115,279.00	»	+ 187.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	60,249.00	1,141.00	7,156.00	30,192.00	4,911.00	103,649.00	482.00	215.00
1902	48,480.00	825.00	9,392.00	26,764.00	133.00	85,594.00	482.00	177.00
Differenze nel 1903	+ 11,769.00	+ 316.00	— 2,236.00	+ 3,428.00	+ 4,778.00	+ 18,055.00	»	+ 38.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 MAGGIO 1903.								
1902-903	1,271,701.00	27,942.00	355,341.00	826,059.00	19,137.00	2,500.180.00	482.00	5,187.00
1901-902	1,213,856.00	27,129.00	357,031.00	796,535.00	11,724.00	2,406,275.00	482.00	5,992.00
Differenze nel 1902-903	+ 57,845.00	+ 813.00	— 1.690.00	+ 29,524.00	+ 7,413.00	+ 93,905.00	»	+ 195.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	6,958.00	331.00	726.00	2,238.00	»	10,253.00	23.00	446.00
1902	3,856.00	177.00	850.00	2,563.00	»	7,446.00	23.00	324.00
Differenze nel 1903	+ 3,102.00	+ 154.00	— 124.00	— 325.00	»	+ 2,807.00	»	+ 122.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 31 MAGGIO 1903								
1902-903	158,323.00	6,524.00	36,400 00	98,408.00	61,00	299,716.00	23.00	13,031.00
1901-902	134,430.00	6,662.00	32,477.00	73,402.00	61,00	247,032.00	23.00	10,741.00
Differenze nel 1902-903	+ 23,893.00	— 138.00	+ 3,923.00	+ 25,006.00	»	+ 52,684.00	»	+ 2,290.00

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sedente in Roma — Capitale L. 20,000,000, interamente versato, ammortizzato per L. 67,500

Pagamento della Cedola N. 34 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 27 giugno 1903, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 34,

la somma di lire 12.50 per Azione

per acconto sugli utili dell'esercizio in corso, a norma della deliberazione consigliare del 25 maggio 1903.

Roma, giugno 1903. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Tutte le Sedi e Succursali della Banca d'Italia, della Banca Commerciale Italiana e del Credito Italiano. — La Cassa Centrale della Società a Palermo. — La Cassa Centrale delle Strade Ferrate Meridionali a Firenze. — La Cassa delle Strade Ferrate del Mediterraneo a Napoli. — La Banca L. Marsaglia a Torino. — La Banca di Messina a Messina. — I signori D'Erlanger e figli a Francoforte sul Meno. — La Basler Handelsbank a Basilea. — I signori PP. Rodacanachi e C° a Londra. — Il Crédit Lyonnais a Ginevra e Bruxelles.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena o Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 38	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	18 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 2a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale Sociale Lire 180 milioni, intieramente versato.

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 1° Luglio p. v. sarà pagato al portatore delle **Azioni** sociali, contro presentazione della cedola n. 35, presso le Casse della Società in **Milano, Foro Bonaparte, 31** ed in **Napoli, Stazione Centrale,** o presso le Case e Banche incaricate, un secondo acconto di L. 7,50 per ciascuna Azione sul dividendo dell'esercizio 1902-1903.

Il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1° Luglio 1903 sulle **Obbligazioni** sociali 4 0[0, avrà luogo a cominciare dal detto giorno, contro presentazione della cedola n. 26, presso le Casse della Società in **Milano, Foro Bonaparte, 31** ed in **Napoli, Stazione Centrale,** o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, Giugno 1903.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pantoni Diretto[re] propr. respons.

ANNO XXXVI. Sabato, 27 Giugno 1903. NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA RELAZIONE DELL'ON. SAPORITO [1]

Nel *Monitore* del 13 corrente, discorrendo della discussione avvenuta alla nostra Camera sull'ordinamento ferroviario, io ho affermato essere cosa impossibile che il Governo italiano possa riuscire a conchiudere un contratto di esercizio con Società private se esso vuole riservare a sè, come disse l'on. ministro Balenzano, il pieno diritto di modificare a suo talento le tariffe ferroviarie durante il corso del contratto.

A me pare che questa sia una verità elementare, a me pare che sia una cosa tanto evidente, per sè stessa, che basta l'enunciarla perchè tutti la sentano e la comprendano. Si sa che un contratto a lunga scadenza contiene sempre delle alee favorevoli e sfavorevoli; ma se manca ogni base per calcolare la rimunerazione che spetta alla Società esercente per rimunerare il servizio che essa si obbliga di prestare; se una delle parti contraenti riserva a sè il pieno diritto di cambiare e ricambiare in qualunque tempo questa base, io non so comprendere come sia possibile di stipulare un contratto qualsiasi.

Premesso tutto ciò, il lettore comprenderà con quanta meraviglia io abbia constatato che la Commissione Reale è arrivata a stabilire la formula che dà la ripartizione dei prodotti lordi ferroviari fra il Governo e le Società esercenti prima di parlare delle tariffe. Logicamente io ritenevo che avendo dedotta questa formula dei risultati dell'esercizio degli scorsi anni, avrebbe proposto di tenere ferme le tariffe attualmente in vigore, ma passando al successivo capitolo in cui si parla delle tariffe, con meraviglia anche maggiore ho veduto che la Commissione propone dei cambiamenti e dei ribassi quasi generali sulle tariffe dei viaggiatori e delle merci.

E' ben vero che l'on. Saporito ammonisce che questi cambiamenti e questi ribassi di tariffe devono essere fatti con molto giudizio e in modo da non alterare la partecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio. Ma in primo luogo io credo che il molto giudizio dovrebbe essere adoperato anche per tutelare gli interessi dell'altro contraente; e in secondo luogo io domando se queste condizioni del « molto giudizio » sia una di quelle che si possono introdurre negli articoli di un contratto.

Pur troppo oggi in Italia si esagera molto sugli effetti che può avere un ribasso delle tariffe ferroviarie sulla economia nazionale, e molti credono che basti un ribasso sui trasporti ferroviari per far nascere e prosperare nuove industrie e per assicurare il commercio di esportazione dei nostri prodotti agricoli. E certamente non è stato con « molto giudizio » che la famosa Commissione degli sgravi ha proposto in favore delle provincie Meridionali tali ribassi ferroviari da portare allo Stato un onere di sette milioni.

Probabilmente questa proposta della Commissione degli sgravi resterà lettera morta; ma se si pensa che essa ha potuto essere formulata, se si pensa che molti autorevoli deputati hanno fatto proposte analoghe, e che lo stesso ministro Balenzano condivide queste idee, si comprenderà quanto sia vano lo sperare che vi possano essere Società che assumano il servizio ferroviario fidandosi del « molto giudizio » dell'on. Saporito.

***

I lettori che hanno avuta la pazienza di seguire quello che ho scritto nel *Monitore* non hanno bisogno che io dichiari qui che sono molto scettico sui grandi e immediati effetti economici che vengono da un ribasso delle tariffe ferroviarie, ma non posso non concedere, ai fautori dei ribassi, che ad ogni ribasso succede sempre più o meno lentamente un aumento di traffico.

Ma io spero che alla loro volta i fautori dei ribassi ferroviari vorranno concedermi che il primo effetto di questo aumento di traffico, prodotto da tariffe ribassate, è quello di attirare il rapporto che attualmente esiste fra gli introiti e le spese di esercizio.

Se in una ferrovia, restando ferme tutte le tariffe, avviene una diminuzione o un aumento di prodotti, si può

(1) Distratto da altre occupazioni, non ho ancora avuto tempo di esaminare la Relazione della Commissione Reale per l'ordinamento delle ferrovie con quella cura che richiede un documento così importante.
Qui non espongo che una mia prima impressione, ma mi propongo di esaminare più accuratamente e più diffusamente questa Relazione.

con una certa approssimazione calcolare, *a priori*, quale sarà il rapporto delle spese alle entrate; ma quando l'aumento o la diminuzione dei prodotti avviene per causa di un cambiamento di tariffe, e specialmente quando questo cambiamento è incerto e indeterminato, e che viene concesso dal Governo per considerazioni essenzialmente politiche o parlamentari, e che il Governo servendosi del *jus imperii* lo ordina anche contro il parere delle Società esercenti, non è più assolutamente possibile di calcolare quale sarà il rapporto fra le entrate e le spese, e diventa assolutamente empirica qualunque formula anche quando essa sia stabilita con un binomio, come la vuole l'on. Saporito.

La Commissione Reale si dimostra molto ottimista, e non ammette nemmeno la possibilità della diminuzione del traffico e dei prodotti, e, sebbene l'esperienza e molte altre considerazioni consiglino la prudenza, tuttavia io non desidero di essere considerato come un uccello di cattivo augurio, e voglio dividere l'ottimismo della Commissione. Ammetto adunque che l'aumento del traffico sia assicurato; ma per poter far fronte a questo aumento di traffico occorrono due cose, e cioè un aumento del materiale mobile e degli impianti fissi, e cioè un aumento del capitale ferroviario e un aumento delle spese vive di esercizio.

Il concetto della Commissione Reale è che non ostante questi due inevitabili aumenti di spese, possa tuttavia restare ferma la formula che dà la ripartizione dei prodotti fra lo Stato e le Società esercenti, perchè le spese in conto capitale vanno a carico dello Stato, e le Società esercenti non solo non ne hanno danno, ma ne ritraggono dei vantaggi indiretti; e in quanto all'aumento delle spese vive d'esercizio, avvenendo sempre che l'aumento del traffico si verifica in proporzione assai più grande dell'aumento delle spese, si finisce coll'ottenere che la somma dei diminuiti benefizi che si realizzano sulla unità di traffico, riesce maggiore della somma dei benefizi più lauti, che si avevano prima, ma che erano ripetuti in numero assai minore.

Ma chi mai può garantire tutto ciò?

L'esperienza ci insegna che il Governo è sempre restio a far delle spese per nuovi impianti ferroviari, anche quando la necessità e l'urgenza di essi è dimostrata in modo evidente e da diversi anni, e figuriamoci che cosa sarà quando queste spese si dovranno fare in previsione di diminuzioni di tariffe! E se il Governo ritarda o trascura queste spese, e se intanto concede le diminuzioni di tariffe, come si troveranno le Società per far fronte all'aumento del traffico? Evidentemente gli aumenti delle spese vive di esercizio saranno molto maggiori di quanto si prevedeva, e forse malgrado ogni sforzo le Società si troveranno impotenti a fronteggiare l'aumento del traffico, e quindi reclami e recriminazioni senza fine.

Ma voglio ammettere che possa anche verificarsi il caso che il Governo sia previdente e che anticipi le spese di aumento di capitale prima di concedere la diminuzione di tariffe. In questo caso, certamente poco probabile, le Società esercenti si troveranno in molto migliori condizioni, ma chi può garantire che in pratica si verifichi a puntino la bella teoria della Commissione Reale?

L'esperienza delle ferrovie estere ha dimostrato che quando si fanno delle notevoli diminuzioni di tariffe si va sempre incontro ad incognite, si trovano sempre delle sorprese che nessuno si attendeva, ed è vera follia il credere che ciò non abbia a verificarsi anche in Italia.

***

Io non vorrei che qualcheduno potesse arguire da quanto ho detto che io sia un arrabbiato conservatore delle attuali tariffe ferroviarie, e che ritenga il libro delle tariffe come un vangelo che nessuno debba attentarsi di toccare.

Invece io credo che le nostre tariffe ferroviarie sono state combinate in modo empirico e con criteri diversi e spesso errati, e che omai è urgente il procedere ad una semplificazione introducendovi delle sensibili riduzioni.

Ma io credo in primo luogo che queste semplificazioni e riduzioni debbono essere fatte prima di addivenire ad un contratto di esercizio con Società private e che poi esse debbano rimanere sensibilmente ferme per tutta la durata del contratto. Credo poi che la formula che stabilisce il riparto dei prodotti lordi fra le Società esercenti e il Governo debba essere dedotta non dai risultati dell'esercizio degli anni precedenti, ma tenendo conto degli effetti probabili delle tariffe nuove.

Credo che le ferrovie non debbano mai essere considerate come una istituzione politica, o come un'opera di beneficenza. E' un errore fatale quello che commettono coloro che vogliono che il Governo si sostituisca alla provvidenza divina e che si trovi sempre pronto a concedere dei ribassi di tariffe alle industrie che si trovano in sofferenza; che sia sollecito a fare delle tariffe ridottissime per favorire l'esportazione dei nostri prodotti agricoli; che arrivi perfino alla determinazione inconsulta di valersi dei denari della generalità dei contribuenti per far fare dei trasporti a perdita nell'illusione che con questa complicazione e questa ingiustizia si possa far risorgere economicamente le provincie meridionali.

Credo che sia un regresso l'aumentare il numero delle voci e il numero delle tariffe locali e speciali, e credo una vera ingiustizia il fare delle tariffe di favore per questa o quella industria, o questa o quella provincia. E se ammetto ben volentieri che sia conveniente di valersi dell'esperienza per fare dei piccoli ritocchi, credo però che sia condizione indispensabile per l'esistenza del commercio e delle industrie che una volta che le tariffe sieno stabilite, esse restino ferme e costanti per un lungo periodo d'anni.

Ing. Luigi Montezemolo.

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

Abbiamo l'onore di presentarvi il 31° Rapporto di gestione, comprendente l'esercizio 1902.

A. — Parte Generale.

I. — Base ed estensione dell'Impresa.

1\. — *Lunghezze di costruzione.*

Dal punto di biforcazione nella Sentimatt presso Lucerna a Chiasso (frontiera svizzera)	m.	223,111
Da Zoug ad Arth-Goldau	»	15,496
Dall'ago d'uscita a Gubiasco, fino alla frontiera svizzera presso Pino	»	21,618
Dall'ago all'uscita di Cadenazzo fino all'estremità della stazione di Locarno	»	12,308
Totale	m.	272,533

2\. — *Lunghezze di esercizio.*

Lucerna-Chiasso	m.	225,100
Zoug-Arth-Goldau	»	15,765
Gubiasco-frontiera presso Pino	»	21,825
Cadenazzo-Locarno	»	12,457
Totale	m.	275,147

cioè in cifra rotonda 276 metri.

3\. — *Lunghezze percorse dai treni del Gottardo.*

Lucerna-Chiasso	m.	225,100
Zoug-Arth-Goldau	»	15,765
Bellinzona-Luino	»	21,048
Bellinzona-Locarno	»	39,618
Totale	m.	301,530

Il tronco Pino frontiera-Luino (m. 14,642) è esercitato dalla Compagnia del Gottardo per conto delle Ferrovie italiane (Società Mediterranea).

Al 31 dicembre 1902, 305 azionisti, detentori di 49,682 azioni, erano inscritti nel registro degli azionisti.

Relativamente all'anno scorso vi è dunque un aumento di 3 azionisti e di 7920 azioni.

II. — **Questioni diverse di ordine generale.**

1° *Processo relativo al fondo di rinnovazione.* — In seguito al loro riscatto all'amichevole, le Ferrovie dell'Unione Svizzera hanno desistito dal ricorso collettivo; la Compagnia del Giura-Sempione farà altrettanto prossimamente. Il Tribunale Federale, che finora non ha preso al riguardo alcuna decisione, non avrà adunque da sentenziare che riguardo alla Compagnia del Gottardo.

2° *L'Associazione delle Ferrovie Svizzere*, che abbraccia quasi tutte le linee a scartamento normale, ha subito, per il fatto della nazionalizzazione delle tre reti principali, una profonda trasformazione, grazie alla quale si riuscì ad evitarne lo scioglimento. Dietro nostra proposta, la Direzione Generale delle Ferrovie Federali è stata designata come Ammiuistrazione in carica permanente dell'Associazione. L'organizzazione di essa è stata notevolmente semplificata. L'unanimità dei voti, voluta altra volta per tutte le decisioni obbligatorie, è ora sostituita dalla maggioranza dei due terzi di tutti i voti rappresentati nell'Associazione.

Per trattare gli affari che le incombono, l'Associazione si riunisce in conferenze, cioè: 1) Conferenza pegli affari commerciali; 2) Conferenza per gli affari tecnici; 3) Conferenza per tutti gli altri affari dell'Associazione.

3° *Il regolamento organico della Direzione* ha subito alcune modificazioni, necessitate dal cambiamento avvenuto nella composizione di questo organo; le attribuzioni sono in sostanza distribuite come segue:

I Dipartimento:

Gli affari aventi un carattere di politica ferroviaria; le questioni che si riferiscono all'organizzazione in generale; tutto ciò che si riferisce alle finanze; le tariffe ed il controllo dei prodotti; le questioni di ordine generale in materia di diritto e di contenzioso (comprese quelle derivanti dalla responsabilità civile); le casse di previdenza; i biglietti di libera circolazione.

II Dipartimento:

Tutto ciò che si riferisce ai nuovi lavori; il servizio di sorveglianza e di mantenimento della linea; le espropriazioni; la gestione dei beni immobili; le imposte e le contribuzioni; il servizio dei reclami; l'assicurazione incendi.

III Dipartimento:

L'acquisto del materiale rotabile; il servizio delle stazioni, delle spedizioni, dei treni e della trazione; le officine; l'economato; la pubblicità-réclame

I Capi dei Dipartimenti sono i signori: Stoffel per il I Dipartimento, Schraft pel II, Dietler pel III.

4° Nel nostro 29° Rapporto di gestione, comprendente l'esercizio 1900, noi spiegavamo come avevamo stornato dal saldo attivo del conto Profitti e perdite ed inscritto in una rubrica speciale al passivo del bilancio una somma di L. 1,894,983.91, rappresentante le riserve volute dal Consiglio Federale a favore del fondo di rinnovazione per gli esercizi 1896, 1897 e 1898 e che hanno dato luogo ad un processo attualmente in corso. L'autorità di sorveglianza aveva dapprima contestata la correzione di questo modo di contabilizzazione del suddetto ammontare, tuttavia il Consiglio Federale approvò più tardi, senza alcuna restrizione, tanto il bilancio quanto i conti. All'epoca in cui fu redatto il bilancio 1901, noi procedemmo naturalmente nello stesso modo, ma il Consiglio Federale chiese allora che questa somma fosse inscritta sotto il capitolo *E*, Fondi speciali: 4) Fondi diversi.

Siccome non crediamo, per ragioni di forma e di sostanza, di non poter aderire a questa domanda, abbiamo deferito il caso al Tribunale Federale, Esso non ha ancora sentenziato in merito e noi manteniamo, naturalmente, il nostro modo di vedere per quanto riguarda pure il bilancio del 1902. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 14 maggio 1903

(*Continuazione — V. N. 25*).

In conto primo fondo di riserva.

Si è costruito un tratto di galleria artificiale in prolungamento verso Roma della galleria di S. Antonio, sulla linea Roma-Firenze; si sono iniziati, con impianto di una deviazione provvisoria, i lavori per l'assetto della ferrovia in corrispondenza della frana Paoli, sulla linea Roma-Firenze, e del vallone Cillareyes, al km. 755 della Bologna-Otranto, e ripristinato l'esercizio interrotto dalle frane ai km. 147.950 e 401.500 della stessa linea, e dalle alluvioni al km. 12.200 della linea Foggia-Lucera; si sono eseguite numerose opere a difesa contro le alluvioni sulle linee Roma-Sulmona, Roma-Orte, Bologna-Otranto, Treviso-Belluno, Mestre-Portogruaro, Foligno-Terontola, Pescara-Aquila-Terni; si sono costruite e rafforzate scogliere contro i fiumi Piave, Brenta, Nera, Topino, Esino, Tevere e Tordino.

Si sono consolidati e sistemati diversi ponti delle linee Foligno-Terontola, Orte-Chiusi, Bologna-Otranto, Olmeneta-Brescia, Roma-Orte, Roma-Firenze, Pescara-Terni e Foggia-Napoli.

Si sono eseguiti lavori di consolidamento sulle linee Roma-Orte-Falconara, Orte-Chiusi, Bologna-Pistoia, Faenza-Firenze, Foligno-Terontola, Roma-Avezzano, Roma-Firenze, Pescara-Aquila-Terni, Bologna-Otranto, Portocivitanova-Albacina, Bari-Taranto, Benevento-Campobasso, Zollino-Gallipoli, Bergamo-Lecco, Bologna-Piacenza e Parma-Piadena.

Lavori in conto secondo fondo di riserva.

Eseguito il rinnovamento del binario di seconda linea nelle stazioni di Vaioni e di Corbezzi, e di m. 4463 di binario sulla linea Bologna-Pistoia.

Provveduto pure pel rinnovamento di m. 2604 di binario e l'aggiunta di piastre intermedie sulla linea Foggia-Napoli.

Lavori di completamento in conto costruzioni dello Stato.

Si sono eseguiti i lavori d'ampliamento delle stazioni di Chiavenna, Avezzano, Poggio Rusco, Parma ed Ardenno. Si è provveduto al prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni del tronco Piadena-S. Zeno, all'impianto di binari a Canneto ed a Pole Piobbico; alla costruzione di una tettoia per la riparazione dei veicoli nelle officine di Firenze; alla costruzione di pozzi Northon sulla linea Bologna-Verona ed all'ampliamento di duecase cantoniere sulla Colico-Sondrio-Chiavenna; alla bonifica delle cave di prestito lungo il tronco Bologna-San Giovanni in Persiceto; al completamento della massicciata sulla Fabriano-Urbino e ai lavori di completamento delle linee Portogruaro-Casarsa e Spilimbergo-Gemona.

Si sono infine iniziati i lavori per deviare in galleria la linea Colico-Chiavenna, fra i km. 21.686 e 23.296, e portati a buon punto quelli per deviare la ferrovia Colico-Sondrio in corrispondenza al cono di deiezione del torrente Tartano, i quali lavori comprendono la costruzione di un grandioso ponte di granito in un sol arco di luce m. 70 sul fiume Adda, di una galleria di m. 1409 di lunghezza e di un altro ponte in ferro dell'ampiezza complessiva di m. 111.70 sul torrente Masino.

III. — **Lavori diversi.**

Stazioni di Venezia Centrale e Marittima. — Si sono ultimati i lavori per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Venezia S. Lucia, e i lavori costituenti il quarto ed il quinto gruppo d'ampliamento e di sistemazione della stazione Marittima, a completamento degli impegni assunti dalla Società colla convenzione 11 dicembre 1897.

Si è consegnato il Sylos granaglie alla Società concessionaria.

Provvedimenti diversi. — In relazione alle disposizioni della legge per prevenire infortuni sul lavoro nelle industrie e nell'esercizio delle Strade ferrate, si sono attuati diversi provvedimenti ed eseguiti impianti ed adattamenti nelle officine della Rete, nelle stazioni e lungo le linee.

Così pure, in relazione alla legge intesa ad impedire il diffondersi della malaria ed estendendo i provvedimenti iniziati nei precedenti anni, si sono impiantate difese nelle stazioni e nelle case cantoniere delle linee Milano-Rovato, Mantova-Cerea, Verona-Mantova, Rovigo-Chioggia, Roma-Sulmona, Roma Orte, Ravenna-Rimini, Ancona-Foggia, Foggia-Otranto, Cervaro-Candela, Candela-Rocchetta, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Foggia-Napoli.

Trazione elettrica sulla linea BolognaPoggio Rusco. — Ultimato l'impianto dell'officina per la carica ed il ricambio degli accumulatori nella stazione di Poggio Rusco, previa l'autorizzazione del Governo, nel giorno 20 marzo 1903 si è estesa la trazione elettrica anche al tronco San Felice-Poggio Rusco.

IV. — Spese di costruzione.

Il capitale costruzioni ed immobili, di proprietà sociale, al 31 dicembre 1901 importava . . L. 618,979,762.50

Aggiungendo le spese dell'anno 1902, come segue:

Costruzione delle nuove linee concesse con le Leggi 20 luglio 1888 e 2 luglio 1896, L. 794,628.10; costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell'esercizio (art. 101 del capitolato), L. 323,814.58; spese diverse in conto capitale e regolarizzazione di partite arretrate, L. 9,458.14 . . . . L. 1,127,900.82

Il capitale al 31 dic. 1902 ascende a L. 620,107,663.32

V. — Esercizio.

§ 1. — Lunghezza delle linee e lunghezza media esercitata.

Nessuna modificazione essendo intervenuta nella composizione della rete principale, questa rimase, al 31 dicembre 1902, della lunghezza di chilometri 4309.259. La rete secondaria, invece, per l'apertura all'esercizio del tronco San Felice-Poggio Rusco, di chilometri 16.941, risultò alla stessa data di chilometri 1510.338 (1).

Le due reti avevano quindi al 31 dicembre 1902 la lunghezza complessiva di chilometri 5819.597; tenendo però conto della data dell'apertura all'esercizio, 20 gennaio, del tronco anzidetto, la lunghezza media esercitata nel decorso anno risulta di chilometri 5818.715.

§ 2. — Materiale rotabile in servizio.

Le variazioni e modificazioni apportate al materiale rotabile durante l'anno 1902 si rilevano dal quadro allegato n. 7, nel quale è pure indicato lo stato del materiale medesimo al 31 dicembre u. s.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

Dal confronto del quadro allegato n. 8 con quello analogo dell'anno precedente si rileva che nel 1902 si ebbero 520,154 chilometri in più nella percorrenza dei treni viaggiatori e 550,092 in quella dei treni merci.

Il primo di tali aumenti è dovuto al maggior numero dei treni effettuatisi in seguito all'applicazione della trazione elettrica sulla linea Lecco-Sondrio-Chiavenna, alla prosecuzione del treno di lusso Nord-Sud express fino a Roma, ai treni effettuati sul tronco S. Felice-Poggio Rusco, aperto all'esercizio il 20 gennaio, ed a vari altri aumenti di treni intesi a migliorare sempre più il servizio viaggiatori sulla intera rete.

L'aumento nella percorrenza dei treni merci è dovuto all'incremento generale avutosi in tutti i rami del traffico.

§ 4. — Interruzioni ed altri accidenti nel servizio.

Pochissime e di limitata importanza sono le interruzioni verificatesi nel 1902; basta ricordare quelle per neve dal 23 al 24 dicembre fra Ripabottoni e Matrice sulla Termoli-Campobasso, fra Pescina e Collarmele sulla Roma-Castellammare Adriatico e fra Cansano e S. Ilario sulla Sulmona-Isernia; quelle per frane sulla Bologna-Ancona, fra Pesaro e Fano, dal 18 al 20 febbraio, e sulla Ancona-Foggia, fra Casalbordino e Vasto, dal 17 al 22 novembre; quelle, infine, per alluvione fra Vasto e S. Salvo, sulla Ancona-Foggia, dal 28 settembre al 1° ottobre, e sulla linea Foggia-Lucera dal 29 settembre al 3 ottobre.

Fra gli accidenti meritano di essere accennati: l'urto, per falso scambio, del treno 485 contro il 486 nella stazione di Castelleone il 5 gennaio, con leggiero ferimento di quattro viaggiatori, due messaggeri postali, un guardafili e un agente sociale; l'urto in manovra del treno 704 contro una vettura a Cattolica lo stesso giorno, con lievi contusioni a sei viaggiatori; la caduta di un treno materiali al punto dove si facevano lavori pel ristabilimento della linea fra S. Vito d'Otranto e Brindisi il 12 gennaio, con la morte di cinque agenti sociali, il ferimento di nove e gravi avarie al materiale; l'urto del facoltativo 2002 in partenza da Milano P. R. il 29 stesso mese, da parte dell'altro facoltativo 2009, con gravi danni al materiale e ferimento di due agenti; l'urto, per falso scambio, del treno 1273 del 30 marzo contro il 558 a Dossobuono, con ferimento di sei viaggiatori, del messaggero postale e di un agente; il fuorviamento, per intempestiva manovra dello scambio, del treno 1582, del 17 maggio, a Serra S. Quirico, con gravi danni al materiale e ferimento del fuochista; l'urto del treno 70 del 17 maggio contro quattro carri a Trinitapoli, con danni al materiale e leggiere ferite a due viaggiatori; l'urto del 2788 contro il 1655, che manovrava ad Avezzano il 24 settembre, col ferimento di quattro agenti e gravi danni al materiale; il fuorviamento, per guasto alla linea, del treno 2594, del 28 settembre, fra S. Salvo e Vasto, con l'uccisione di un agente, il ferimento di altri due e gravissime avarie al materiale; l'urto del diretto 23 contro il 52 a Mestre il 19 novembre, con leggiero ferimento di cinque viaggiatori, del messaggero postale, due guardafili e tre agenti sociali; l'investimento del 418 del 9 novembre contro la coda del 1128 retrocessa causa dimezzamento del treno stesso fra S. Bonifacio e Caldiero, con ferimento di sei viaggiatori, del messaggero postale e di un agente sociale; l'urto, infine, fra lo speciale merci AC e il 2585 del 23 dicembre a Grottamare, con leggiero ferimento di un frenatore e gravi danni al materiale.

Di tutti gli accidenti occorsi sulla rete durante l'anno 1902, figurano le solite notizie nel prospetto allegato n. 10.

§ 5. — Tariffe.

Viaggiatori. — Il movimento viaggiatori ha continuato anche in quest'anno il suo moto ascensionale, come ne fa fede il relativo aumento dei prodotti.

Rispetto ai viaggiatori in servizio italiano, merita di essere segnalato il sempre crescente favore che incontrano, specie negli uomini d'affari, i biglietti di abbonamento, tanto regionali, quanto per l'intera rete. Nel 1902 l'aumento nella quantità dei biglietti venduti è stato del 22 per cento e l'aumento nei prodotti ha raggiunto il 29 per cento in confronto del 1901, i cui prodotti erano aumentati del 42 per cento su quelli dell'anno precedente.

Nei servizi internazionali si è provveduto alla ristampa delle tariffe colla Germania e coll'Austria-Ungheria. E' in corso di lavoro il riordinamento delle tariffe dirette colla Francia e coll'Inghilterra.

Sono a buon punto gli studi ed i lavori per l'accesso

(1) Non compresi chilometri 35.997, lunghezza complessiva di alcuni tratti, che, appartenenti alla rete principale, sono anche esercitati come facenti parte della rete secondaria.

delle Strade Ferrate italiane all'Unione delle Ferrovie Germaniche (« Verein deutscher Eisenbahn Verwaltungen ») per il servizio dei viaggi combinabili da e per l'estero. Questa importante innovazione renderà possibile qualsiasi viaggio nell' Europa Centrale a prezzi ridotti per l' intera percorrenza e con itinerario a scelta del viaggiatore.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Il raddoppiamento del capitale della Società Veneta.

Gli azionisti della « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane », radunati a Padova il 25 corrente in assemblea straordinaria, sotto la presidenza del comm. Da Zara, approvarono ad unanimità il raddoppiamento del capitale da otto a sedici milioni.

Ecco la proposta del Consiglio d'Amministrazione, approvata dagli azionisti presenti, rappresentanti 38,000 azioni:

« 1° Di aumentare il capitale sociale da 8,000,000 fino a L. 16,000,000, coll'emissione di 100,000 azioni del valore di L. 80 caduna, in una o più serie;

« 2° Fermo il diritto di opzione a favore degli azionisti per l'acquisto delle 100,000 azioni di cui al n. 1, il Consiglio d'Amministrazione è investito del potere: *a*) di determinare il prezzo delle azioni da emettersi, le condizioni, termini e modi per l'esercizio del diritto di opzione, dei versamenti dei decimi, del collocamento delle azioni non optate, ed ogni altra condizione consentanea alla natura dell'operazione; *b*) di emettere, a forma di legge, obbligazioni, anche ipotecarie, al 4 0[0 netto, in quattro serie eguali, fino a 16 milioni di lire, di determinare il prezzo e le epoche dell'emissione non oltre il dicembre 1910, il modo del loro collocamento, e di fissare tutte le altre norme del piano finanziario; *c*) di stipulare i contratti relativi alle operazioni preindicate, con ogni facoltà, compresa quella di accendere ipoteche sul patrimonio sociale ».

><

Pel contributo locale alle ferrovie complementari.

Durante la discussione alla Camera della legge sulle ferrovie complementari, fu aggiunta una disposizione che, ad agevolare la costruzione di queste ferrovie, invocava a proposito del contributo degli enti locali stessi la legge del 29 luglio 1878, prescrivente il loro contributo in 4[10 sulla spesa.

Lo stesso articolo, ricordando poi la legge 22 aprile 1885 sulle Convenzioni, presupponeva la riduzione del contributo a 1[10. Sorse quindi questione d'interpretazione sul se: il concorso avesse avuto ad estendersi a 4[10, oppure limitarsi a 1[10. Il Consiglio di Stato si pronunciò favorevole al criterio del maggior contributo, il Ministero dei Lavori Pubblici fu invece propenso al minimo. Il dibattito verrà ora risoluto, o con provvedimento amministrativo, previo parere del Consiglio dei Ministri, o con precetto legislativo d'interpretazione.

><

I risparmi degli operai italiani al Sempione.

Sappiamo che i nostri operai, occupati nel traforo della galleria del Sempione dal lato svizzero, durante il secondo trimestre di quest'anno, hanno spedito in Italia per mezzo postale la somma di L. 70,532.

><

Ferrovia Bettole di Varese-Luino.

Con suo recente Decreto il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato le tariffe per viaggiatori, bagagli, merci e bestiame proposte dalla Società concessionaria della ferrovia a trazione elettrica da Bettole di Varese a Luino, della quale linea è imminente l'apertura all'esercizio di un primo tronco.

><

Gli scali di Milano ed il trasporto delle uve.

La Sezione speciale per la sorveglianza degli scali di Milano, istituita alla dipendenza di quel Circolo ferroviario governativo, ha compilato, anche per la vendemmia del 1902, una diligente raccolta di notizie e dati statistici relativi al servizio di quegli scali, al transito estero ed al servizio delle stazioni dove una parte delle uve e dei mosti, benchè destinati al consumo ed al commercio cittadino, si fermano per ragioni di dazio.

Fra tutte le categorie di trasporti che fanno capo a Milano in servizio locale o per ragioni di transito, merita certamente speciale considerazione quello delle uve e mosti, non tanto per le quantità trasportate, che di gran lunga sono superate da altre qualità di merce; ma piuttosto pel termine sempre breve in cui questi trasporti si svolgono, raggiungendo movimenti quotidiani considerevolissimi. Vi ha poi di più che questo movimento eccezionale ed intenso ha luogo in un periodo in cui è già rilevante il trasporto di molte altre merci, e si somma così al lavoro generale, richiedendo dalle linee, e più ancora dagli impianti delle stazioni, tutta la potenzialità ricavabile, dando un indice abbastanza approssimato del massimo di lavoro di cui sono capaci, con tutti gli espedienti temporaneamente attuabili, colle accelerazioni di scarico consentite dalle vigenti tariffe e colla più completa predisposizione del programma di servizio.

Nell'anno 1902, come negli anni precedenti, la totalità del trasporto delle uve e dei mosti si svolse a carro completo ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata, se si eccettua una porzione affatto minima di trasporti che fecero capo alla stazione di Milano Centrale, per rispedizioni da località vicine.

Gli arrivi alla stazione di Milano nel 1902 si ripartirono secondo il seguenze prospetto:

Stazioni		Carri	Tonnellate
Milano P. R.	N.	1991	19,607,455
Milano P. T.	»	561	4,423,514
Milano P. G. (Magazzini generali)	»	120	1,355,648
Totale	N.	2672	25,386,617

Il confronto tra il lavoro della vendemmia del 1902 e quello dell'anno precedente, nonchè con quello del 1900, risulta dal seguente prospetto:

Stazioni di	Anno 1900 Carri	Anno 1900 Tonn.	Anno 1901 Carri	Anno 1901 Tonn.	Anno 1902 Carri	Anno 1902 Tonn.
Milano P.G.	646	5,382,138	—	—	120	1,335,648
Scalo di Via Farini . .	826	6,815,686	—	—	—	—
Milano P.T.	1007	5,627,966	294	2,133,347	561	4,423,514
Milano P.R.	232	1,865,625	1592	14,843,754	1991	19,607,455
Totale	2713	19,691,415	1886	16,977,101	2672	25,386,617

Le uve ed i mosti arrivati a Milano P. R. nel 1901 furono:

Dalla Rete Adriatica	carri 1253	tonn.	12,736,012
Dalla Rete Mediterranea	» 339	»	2,087,742
Totale	carri 1592	tonn.	14,803,754

Nel 1902 salirono invece a:

Dalla Rete Adriatica	carri	1354	tonn.	15,146,977
Dalla Rete Mediterranea	»	637	»	4,460,478
Totale	carri	1991	tonn.	19,607,455

Nel 1902 arrivarono in più, a confronto dell'anno 1901, carri 399 di tonn. 4,763,701.

Le uve e mosti arrivati a Porta Ticinese nel 1901 salirono a . . . . . carri 294 e tonn. 2,123,347
e nel 1902 a . . . . » 561 » 4,423,514

d'onde un aumento pel 1902 di . . . . . . carri 267 e tonn. 2,300,167

La ripartizione per regione dei carri complessivamente arrivati a Milano nella vendemmia del 1902, col confronto della stessa ripartizione per la precedente campagna, risulta dal prospetto seguente:

Indicazione delle regioni	Vendemmia del 1901 Carri	Tonn.	Vendemmia del 1902 Carri	Tonn.	Differenza in più o in meno Carri	Tonn.
Abruzzo	135	1,528,000	317	3,642,423	+182	+2,114,423
Emilia	491	3,688,000	267	2,408.321	—224	—1,279,679
Lombardia	229	1,719,000	340	2,304,791	+111	+ 585,791
Piemonte	385	2,791,000	875	6,692,561	+490	+3,901,561
Puglie	603	6,827,000	842	10,039,650	+239	+3,212,650
Regioni div.	43	414,000	31	298,871	— 12	— 115,129
Totali	1886	16,967,000	2672	25,386,617	+786	+8,419,617

Il rapporto percentuale dei carri e delle tonnellate arrivate a Milano negli anni 1901 e 1902 dalle diverse regioni, si rileva dal prospetto seguente:

Regioni	Rapporto percentuale dei carri arrivati nel 1901	nel 1902	delle tonn. arrivate nel 1901	nel 1902
Abruzzo . . .	7.1	11.9	9.0	14.3
Emilia . . .	26.0	10.0	21.7	9.5
Lombardia . .	12.2	12.7	10.1	9.1
Piemonte . .	20.4	32.7	16.4	26.4
Puglie . . .	32.0	31.5	40.3	39.5
Diverse . . .	2.3	1.2	2.5	1.2
	100.0	100.0	100.0	100.0

A complemento delle notizie e dei dati statistici sulla vendemmia del 1902, vennero raccolti i dati relativi alle uve e mosti in transito estero per quanto riguarda il Circolo di Milano. Il prospetto seguente riassume il movimento di transito di cui sopra:

Destinazione	Carri	Tonnellate
Per la Germania	612	7,069,193
Per la Svizzera (interno) . . .	874	8,593,744
Per Chiasso (locale)	116	1,163,880
Totale	1602	16,826,817

Risulta da questo prospetto che in totale la quantità di uva e mosto spedita all'estero pei transiti di Luino e Chiasso fu, nel 1902, di circa 17,000 tonnellate, cioè oltre i due terzi della quantità arrivata a Milano.

><

Per la ferrovia del Sempione.

Gli Uffici della Camera dei deputati hanno già esaminato, nominando i rispettivi Commissari, la Convenzione firmata a Roma il 16 maggio 1903 per il trasferimento alla Confederazione svizzera della concessione fatta dal Governo italiano alla Compagnia del Giura-Sempione, per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria del Sempione nel territorio del Regno, nominando Commissari gli onorevoli Podestà, Cuzzi, Cantarano, Valeri, Engel, Vollaro De-Lieto, Rubini, Scalini e Falcioni.

><

L'autonomia del porto di Genova.

Nell'udienza reale del 25 corr. furono firmati i decreti che approvano il regolamento del porto di Genova e nominano Stefano Canzio presidente del Consorzio del porto stesso.

><

Pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso il seguente parere in materia di strade comunali (Polizia e manutenzione, larghezza dei cerchioni delle ruote dei carri, come si possa disciplinare):

« La disposizione relativa alla larghezza dei cerchioni delle ruote dei carri transitanti sulle strade di una provincia, contenuta in un regolamento provinciale compilato ai termini dell'art. 24 della legge sui lavori pubblici, non può, col Decreto Reale di cui nel detto articolo, essere resa obbligatoria anche per le strade comunali senza il consenso dei vari Comuni interessati, spettando a questi ultimi di vigilare sulla conservazione delle proprie strade, giusta quanto stabilisce il vigente regolamento sulla polizia stradale ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte).

Il 10 luglio p. v., alle ore 11, presso la Direzione generale della Rete Mediterranea avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Impianto di una pensilina per la copertura dei marciapiedi della grande tettoia della stazione di Pisa Centrale;

Ampliamento e sistemazione della stazione di Pisa Centrale.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Il 18 corrente, presso la Rete Mediterranea, ebbero luogo due gare internazionali per fornitura di materiale rotabile:

1) Fornitura di 6 carri coperti a 2 assi, per trasporto di cavalli, muniti di freno a vite e loggetta, di freno continuo Westinghouse e moderabile Henri, della condotta pel freno a vuoto Smith-Hardy e della condotta per riscaldamento a vapore, serie G-FC, unico lotto. Delle 53 Ditte ammesse alla gara si presentarono 5 nazionali e 16 estere, e rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta John Weitzer di Arad, al prezzo di L. 7825 ogni carro;

2) Fornitura di 75 carri coperti a 2 assi, di 15 tonnellate, 25 della serie H-FC, e 50 della serie H. Delle 53 Ditte invitate concorsero 5 nazionali e 27 estere. Il primo lotto (carri H-FC) rimase aggiudicato alla Ditta anzidetta, e il secondo e terzo lotto (carri serie H) alla Ditta Usines de Braine le Conte di Bruxelles, ai prezzi rispettivi di L. 5650, 4425 e 4475 ogni carro.

— Il 20 corrente, presso la Direzione generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione della cunetta in trincea di Monteggia, sulla linea Gallarate-Varese. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, 5 presentarono offerta di ribasso, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giacomo Guazzoni di Milano, col ribasso del 13.70 0[0.

— Il 22 corrente, presso la Direzione generale stessa, ebbe luogo la gara nazionale per la fornitura di 225

carri coperti per il trasporto di merci, serie H-FC e H. I carri serie H-FC furono aggiudicati alla Ditta Società Officine Meccaniche di Milano, al prezzo di L. 6695 cadun carro; 50 carri H furono aggiudicati alla Ditta Società Italiana Ernesto Breda di Milano, al prezzo di L. 5480 ciascun carro, e 50 carri serie H alla Ditta Società Officine di Savigliano, al prezzo di L. 5490 per ogni carro.

— Presso la medesima Direzione generale ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della sede stradale fra i km. 33.989 e 34.073 della linea Battipaglia-Reggio. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 8 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Daniele Tognazzi di Paola, col ribasso del 18.15 0[0.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di una gru da pesi della portata di 3 tonnellate, nella stazione di Arenzano, per L. 1360.

Prolungamento per m. 90 sopra corrente della scogliera a sponda destra del fiume Volturno, fra i chilometri 10.125 e 10.177 della linea Caianello-Isernia, per L. 15,000.

Maggiori lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di San Giuseppe di Cairo, per L. 14,210.

Impianto nella stazione di Casale Popolo di una doppia comunicazione a forbice per la linea di Vercelli e quella di Chivasso, per L. 5000.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Incisa Belbo, per L. 12,450.

Rete Adriatica:

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Bovino, Montecalvo, Buonalbergo, Benevento, Napoli Centrale (parte Adriatica) e Napoli (stazione vecchia di Castellammare), per L. 1120.

Costruzione di 4 cisterne della capacità di mc. 10 ciascuna, onde fornire di acqua potabile altrettante case cantoniere del tronco Sulmona-Aquila, per L. 4000.

Consolidamento della scarpa a valle della trincea fra i km. 20.695 e 20.777 della linea Bologna-Pistoia, per L. 2200.

Ampliamento del magazzino merci nella stazione di Susegana, per L. 18,400.

Lavori per esplorare il sottosuolo fra i km. 172.290 e 172.560 della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 6900.

Consolidamento della ferrovia a valle nel tratto compreso fra i km. 49.622 e 49.793 della linea Portocivitanova-Albacina, per L. 9300.

Opere di difesa alla sponda destra del Tevere fra i km. 115.378 e 115.478 della linea Roma-Firenze, per L. 17,000.

Consolidamento del ponticello al km. 27.283 della linea Benevento-Campobasso, per L. 6700.

Ricostruzione in modo più robusto di una parte del muro di sostegno della scarpa a sinistra della ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze, fra i chilometri 248.095 e 248.349, per L. 1000.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione di 52 ponticelli sulla linea Montepescali-Asciano, per L. 21,800, oltre il materiale metallico di armamento.

Costruzione di una baracca provvisoria per il servizio viaggiatori e merci a G. V., nella stazione di Oneglia, per L. 2100.

Sgombro di massi dalle falde a monte della ferrovia Genova-Spezia, fra i km. 53.400-53-500 e 56.960-57.020, per L. 390.

Impianto di un rifornitore nella stazione di Follonica, per L. 4600.

Impianto delle protezioni metalliche ai fabbricati della linea Sibari-Cosenza, a difesa dalle zanzare, per L. 85,500.

Maggiori lavori per la chiusura dello scalo merci della stazione di Volterra, per L. 2730.

Acquisto di 6 locomotive-tender di tipo nuovo e di 140 carrozze, per L. 2,760,000.

Parziale ricostruzione dei nuovi frontali del viadotto sul torrente Cevetta, al km. 44.210 della linea Savona-Bra, per L. 11,030.

Prolungamento di due binari dello scalo merci P. V., nella stazione di Neive, per L. 17,200, oltre il materiale metallico di armamento.

Impianto di due comunicazioni fra i binari di corsa e spostamento del disco nella stazione di Castellammare di Stabia, per L. 2945, oltre il materiale metallico di armamento.

Prolungamento del binario merci ed aggiunta di un nuovo binario nella stazione di Serralunga Cereseto, per L. 13,800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Ricostruzione del vôlto su una luce del manufatto al km. 7.339 della linea di circonvallazione di Milano, per L. 1300.

Costruzione di drenaggi per il consolidamento del rilevato al km. 36.338, fra le stazioni di Villanova e Villafranca d'Asti, per L. 1900.

Prolungamento del binario tronco nella stazione di Saliceto, per L. 2690, oltre il materiale d'armamento.

Impianto delle protezioni metalliche ai fabbricati della linea Alessandria-Arona, fra i km. 46.492 e 58.695, contro la malaria, per L. 4350.

Rete Adriatica:

Sistemazione del rifornitore della stazione di Piacenza, per L. 700.

Impianto di una piattaforma da m. 5.50 in sostituzione di altra da m. 4.50, nella stazione di Barletta, per L. 7100.

Consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 216.994 e 217.184 della linea Ancona-Foggia, per L. 3350.

Rafforzamento del binario di corsa fra le stazioni di Piacenza e di Pontenure, per L. 22,800.

Impianto nella stazione di Narni di un binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci delle ultime classi, per L. 5550, oltre il materiale metallico di armamento.

Applicazione del movimento elettrico ai carri traversatori del riparto veicoli delle Officine di Firenze, per L. 12,900.

Rete Sicula:

Modifiche al cunettone a valle della ferrovia Palermo-Porto Empedocle, al km. 90.127, per L. 1630.

Consolidamento della casa cantoniera doppia al chilometro 72.847 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 1600.

Sistemazione del torrente Favara, sulla linea Messina-Cerda, per L. 9060.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 giugno 1903).

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa De Tullio pel rafforzamento della briglia al km. 49.074 della linea Termoli-Campobasso.

Condono della multa inflitta all'Impresa Agati per ritardata ultimazione dei lavori d'ampliamento della stazione di Agnone, sulla linea Bicocca-Siracusa.

Transazione con l'Impresa Minchilli in dipendenza dei lavori di consolidamento della trincea di Mascambruno, sulla linea Foggia-Napoli.

Concessione di compensi all'Impresa Chiocci, assuntrice della costruzione di 20 acquedotti e di altri lavori lungo la linea Taranto-Reggio.

Consolidamento della frana al km. 6.332-6.370 della linea Avellino-Rocchetta.

Modificazioni agli attuali impianti dello scalo merci nella stazione di Garessio, sulla linea Ceva-Ormea.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Moncalvo, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara.

Impianto di un binario per ricovero dei treni nella stazione di S. Damiano d'Asti, sulla linea Torino-Genova.

Domanda della Ditta Cattori e Comp. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 75 carri per la Rete Mediterranea.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di rotaie per la Rete Mediterranea.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di piastre per la Rete Mediterranea.

Domanda di concessione della ferrovia Saronno-Appiano-Olgiate-Cornasco. Accordato il sussidio di L. 1500 a chilometro per 70 anni.

Questione relativa alla sorveglianza delle locomotive in servizio di ferrovie private.

Progetto del primo gruppo dei lavori per l'ampliamento della stazione di Conegliano, sulla linea Mestre-Cormons.

Costruzione di un ponticello sottopassaggio al chilometro 26.707 della linea Rocchetta-Gioia del Colle.

Attuazione dell'esercizio economico sulla linea Brescia-Cremona.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea, per concessione alla Società « Stabilimenti riuniti di Casale Monferrato », di eseguire i suoi trasporti, a vagone completo, di cemento, da quest'ultima stazione e da quella di Ozzano ad Oleggio, coll'abbuono del 5 0[0 sui prezzi a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso e coll'impegno di un traffico minimo di 1500 tonnellate, da raggiungersi entro il mese di ottobre 1904;

2) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno, decorrente dal 1° giugno 1903, ferme restando le medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Luigi Bisi per trasporto di legname greggio in partenza da Brixen ed in destinazione di Legnago Badia e Rovigo;

3) Proposta della Mediterranea, per concessione alla Società Siderurgica di Savona, di trasportare circa 500 tonn. di macchine ed altri materiali, coll'abbandono pel percorso da Pino (transito) a Savona delle sovratasse dovute per i pezzi di peso eccezionale;

4) Proposta dell'Adriatica, per la quale s'intende rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Schiaffino-Roncallo, per trasporto di combustibili minerali da Venezia a Pontelagoscuro;

5) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Successori di Carlo Palma, pei trasporti di pietrame a vagone completo da Como (Lago) a Milano;

6) Proposta dell'Adriatica concernente la rinnovazione fino a tutto il corrente anno ed alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Pianeri e Mauro, per trasporto di semi di ricino da Venezia a Ponte di Brenta;

7) Proposta della Mediterranea, per la quale, a datare dal 1° luglio 1903, è rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta G. E. Fratelli Girardi, per trasporti di pirolignite di calce (acetato greggio di calce), dagli scali marittimi di Genova, e da Genova-Piazza Caricamento, locale, a Maccagno ed a Magadino, includendo fra le stazioni destinatarie quella di Novara, ed elevando il quantitativo minimo d'impegno da 150 a 175 tonn.;

8. Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata al Zuccherificio Luigi Bonora, in liquidazione, per trasporti di carbon fossile da Venezia a Ferrara;

9. Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Società Anonima delle Fornaci alle Sieci per trasporti di laterizi a carro completo da Minturno a varie località mediterranee è rinnovata per un altro anno, a decorrere dal 1° luglio 1903, modificata però coi seguenti prezzi: L. 0.03296 a tonn.-chilometro, oltre il normale diritto fisso, per i trasporti percorrenti almeno 100 chilometri; L. 0.0368 a tonn.-chilometro per tutti quelli effettuanti un percorso inferiore ai 100 chilometri;

10. Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Paolo Tognola per trasporti di calce da Palombara a Roma;

11. Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Rag. L. Scalini per i suoi trasporti di polvere grossolana di marmo, ghiaia, pietra da calce e calce viva da Ternate Varano a Milano e Rogoredo, è rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1903;

12. Proposta dell'Adriatica di concedere alla Ditta Cristoforo Svaluto-Moreolo di effettuare i suoi trasporti di legname greggio segato, in partenza dalla stazione di Belluno e in destinazione di Venezia-Santa Lucia, al prezzo speciale di L. 4,70 per tonnellata, verso impegno di un quantitativo minimo annuo di tonn. 1000 ed alle stesse condizioni già vigenti;

13. Proposta della Mediterranea di ammettere la stazione di Troffarello al beneficio delle tariffe locali n. 410 e 703, a piccola velocità;

14. Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Fratelli Gallizani per trasporti di acqua potabile in partenza da Pracchia;

15. Proposta della Mediterranea concernente la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Poggi e Astengo per trasporto di zolfo maci-

nato e ramato, in partenza da Savona, alle stesse condizioni della convenzione precedente.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di marzo dell'esercizio in corso in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente 1901-902.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza--Treviso e Padova-Bassano	1,037,058	966,508	+ 70,550
Sarde Comp. Reale	1,475,297	1,413,938	+ 61,359
Secondarie Sarde	591,710	582,598	+ 9,112
Ferrovie Nord-Milano	3,459,133	3,415,183	+ 43,950
Conegliano-Vittorio	97,024	84,532	+ 12,492
Parma-Suzzara	169,024	167,045	+ 1,979
Schio-Arsiero	139,117	138,372	+ 745
Udine-Cividale-Confine	436,552	395,605	+ 40,947
Camposampiero-Montebelluna	164,665	146,965	+ 17,690
Bologna - Massalomb.	259,586	294,997	— 35,411
Arezzo-Stia	138,873	127,269	+ 11,604
Torino-Ciriè-Lanzo	585,295	550,598	+ 34,697
Torino-Rivoli	124,801	119,611	+ 5,190
Settimo - Rivarolo-Castellamonte	423,105	380,379	+ 47,726
Palermo-Mars.-Trap.	1,285,775	1,336,697	— 50,922
Sassuolo-Mod.-Finale	267,458	225,500	+ 36,958
Santhià-Biella	604,033	551,498	+ 52,535
Ferr. di Reggio Em.	258,921	285,979	— 27,058
Roma-Albano-Nettuno	474,235	449,148	+ 25,087
Ofantino - Margherita di Savoia	17,457	18,573	— 1,116
Bergamo-Ponte Selva	412,887	426,416	— 13,529
Sassi-Superga	46,707	13,353	+ 33,354
Fossano-Mondovì	39,413	31,361	+ 8,082
Menaggio - Porlezza	76,268	72,090	+ 4,178
Napoli-Nola-Baiano	342,397	342,794	— 397
Poggibonsi-Colle	63,841	57,582	+ 6,259
Arezzo-Fossato	329,727	313,981	+ 15,746
Basaluzzo-Frugarolo	8,163	8,911	— 748
Palermo-Corleone	207,886	229,649	— 21,763
Monteponi-P. Vesme	6,782	6,958	— 176
Gozzano-Alzo	24,677	24,538	+ 139
Ferrara-Suzzara	316,796	329,007	— 12,211
Modena-Vignola	75,000	72,455	+ 2,545
Napoli-Pozzuoli-Cuma	233,420	242,406	+ 8,986
Verona-Caprino	114,020	106,824	+ 7,196
Napoli-Ottaiano	189,735	178,147	+ 11,588
Cerignola Staz.-Città	55,459	61,026	— 5,567
Economiche Biellesi	214,583	161,346	+ 53,237
Sant' Ellero-Vallombr.	24,972	24,786	— 186
Roma-Viterbo	540,400	474,100	+ 66,300
Varese-Porto Ceresio	87,430	69,340	+ 18,090
Circumetnea	440,016	457,866	— 17,850
Tortona-Castelnuovo	18,480	18,270	+ 210
Rezzato-Vobarno	96,849	115,692	— 18,843
Iglesias-Monteponi	2,906	3,482	— 576
Bari-Putignano	103,086	97,972	+ 5,114
Mandela-Subiaco	27,068	31,931	— 4,863
Sondrio-Tirano	105,419	»	105,419
Totale generale L.	16,208,526	15,653,278	+555,248

BIBLIOGRAFIA

Abbiamo ricevuto oggi dalla Libreria Hoepli, in Milano, le dispense 8ª a 16ª del notissimo e splendido **Atlante** dello Stieler di Gotha, che esce ora in una nuova edizione corretta, e con le aggiunte le più minuziose, affinchè ogni carta presenti al lettore l'aspetto esattissimo, sì fisico che politico, della regione di cui tratta. Un Atlante così bello ed esatto dovrebbe proprio diventare il prediletto da tutti gli studiosi e far parte del patrimonio bibliografico di ogni famiglia.

L'editore Hoepli spedisce il primo fascicolo in esame a chi lo richiede, e noi consigliamo i lettori ad approfittare di questa agevolezza.

L'imposta di ricchezza mobile nei rapporti con le Società obbligate alla presentazione dei bilanci annuali, è il tema importantissimo del libro testè pubblicato dal signor Silvio Magrini, R. Agente delle imposte di Milano.

Con tale pubblicazione, l'autore — la cui pratica integrata dello studio diligente gli dà competenza ed autorità in materia — ha davvero riempito una lacuna finora lasciata fra le molteplici pubblicazioni attinenti all'imposta suddetta.

Il libro, rivolto alla tassazione delle Società industriali in genere, comprese le ferroviarie, è diviso in quattro parti:

Nozioni di diritto commerciale — Nozioni teorico-pratiche di ragioneria — Casi pratici di tassazione — Raccolta annotata di massime di giurisprudenza.

Fa seguito un interessante studio analitico, giuridico e computistico, sulle partite che nei bilanci stanno a rappresentare le spese di manutenzione e le quote di deperimento e di ammortamento degli enti patrimoniali, sempre nei riguardi della non facile applicazione dell'imposta.

Tutte le parti sono svolte con forma chiara e persuadente e con modernità di criteri; anche le più aride possono essere assorbite dai profani in materia.

Il libro, praticamente utile assai, è raccomandabile ai Direttori, Amministratori e Sindaci di Società, i quali potranno in esso trovare una guida facile e sicura per evitare le possibili sorprese di fronte al Fisco.

Costa lire 6. Rivolgersi all'autore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Saline-Volterra. — In seguito alle vive ed insistenti sollecitazioni fatte dal deputato del Collegio di Volterra, onorevole Principe Ginori Conti, il progetto per la ferrovia Saline-Volterra, sul quale il Consiglio di Stato, nella sua adunanza del 5 corrente, dette parere favorevole, è stato rimesso definitivamente al Ministro del Tesoro per l'esame definitivo.

Ferrovia Firenze-Pisa per la stazione di Empoli. — Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole al progetto di ampliamento della stazione di Empoli, sulla linea Firenze-Pisa, con un preventivo di lire 163,500, oltre a L. 70,155.25 per i materiali metallici.

Ferrovia nell'alto Polesine. — Alle notizie che abbiamo già date sull'agitazione manifestatasi nei Comuni dell'alto Polesine per ottenere una ferrovia, aggiungiamo che la Deputazione provinciale di Rovigo, nell'intento di portare la questione su di un terreno pratico, ha diramato ai Sindaci di tutti i Comuni interessati un questionario, per stabilire il probabile traffico della nuova linea ed ha incaricato l'Ingegnere provinciale Cinque dello studio del progetto.

Ferrovia Thiene-Asiago. — Riferimmo a suo tempo come il Consiglio di Thiene avesse negato alla costruenda ferrovia Thiene-Rocchetta-Asiago il sussidio di lire centomila, e avvertimmo pure che contro tale deliberazione vi era stato ricorso alla Prefettura, che ora ha, con sua decisione, annullata quella del Comune.

Ferrovia Francavilla-Lecce. — Sabato scorso, a Lecce, si sono riuniti i rappresentanti dei Comuni della Provincia, interessati a questo tronco ferroviario con diramazione Novoli Nardò. Il Consesso, deplorata la lungag-

gine della pratica per il sussidio chilometrico da unire alla quota di contributo del Consorzio, fece voti al Governo, perchè sia definitivamente accordato il sussidio di L. 7500 chilometrico e per 70 anni.

Ferrovia elettrica Ponteselva-Clusone. — Il 22 corrente, a Clusone, in una adunanza, l'ingegnere Castelli lesse la sua Relazione sul progetto di una ferrovia a trazione elettrica da Ponte della Selva a Clusone. Questo tratto di linea, che avrebbe dovuto essere costruito insieme col resto della ferrovia di Valle Seriana, non potè finora essere compiuto per mancanza della necessaria energia, che ora soltanto può utilizzarsi per un'avvenuta combinazione finanziaria.

Nell'adunanza stessa venne nominato il Comitato promotore, che nel proprio cómpito è seguito con vivo interesse dall'intera Provincia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 giugno 1903.* — Nella decade 11-20 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,415,263.46, con un aumento di L. 699,919.06 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 giugno 1903 si ragguaglia a L. 159,260,761.66, presentando un aumento di L. 6,337,918.10 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 giugno 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 341,658, e presentano un aumento di L. 28,544 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 10 giugno 1903 ammontano a L. 12,126,477, con un aumento di L. 290,409 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Multedo-Voltri. — In questi giorni ebbe luogo l'annunciata visita di ricognizione della linea tramviaria da Multedo a Voltri. Oltre ai rappresentanti della Provincia, del R. Ispettorato ferroviario e di quello dei telegrafi, intervennero i Sindaci di Pegli, Pra e Voltri.

La corsa di prova ebbe un esito soddisfacentissimo. La popolazione accolse con segni di gioia l'inaugurazione di un servizio destinato a vieppiù avvicinare gli interessi che collegano i Comuni a quelli della città di Genova.

Il servizio regolare pel pubblico cominciò questa mattina, 27 corrente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie del Sud dell'Austria (Lombarde). — Il Tribunale di Commercio di Vienna ha approvato la Convenzione stipulata tra la Compagnia delle Ferrovie del Sud dell'Austria e i portatori di priorità 3 0[0, fissando nello stesso tempo un termine di quindici giorni, durante i quali gli obbligatari hanno il diritto di rivolgersi alla Corte Suprema. In caso di appello, la Corte Suprema non emetterebbe la decisione definitiva prima della metà di luglio.

Ferrovie Greche. — *Linea Pireo-Larissa.* — Alcuni giornali hanno recentemente annunciato che si cercano minatori e muratori italiani per la costruzione della ferrovia Pireo-Larissa in Grecia.

Il R. Console al Pireo informa che i concessionari della linea ferroviaria Pireo-Larissa sogliono pagare gli operai in carta-moneta, la quale attualmente perde nel cambio con l'oro il 60 0[0 del suo valore nominale. Per questo motivo, ed anche perchè il costo della vita è caro, le mercedi riescono insufficienti, tanto che parecchi operai hanno dovuto abbandonare il lavoro e rimpatriare.

È necessario pertanto che nessun operaio accetti di prender parte ai lavori della ferrovia Pireo-Larissa, senza aver prima concluso un regolare contratto con l'Impresa assuntrice, nel quale sia tenuto conto del deprezzamento della carta-moneta.

Ferrovia dal Capo al Cairo. — Secondo le più recenti notizie, sono state avviate trattative per cominciare immediatamente la costruzione della sezione della ferrovia dal Capo al Cairo, tra Wankie e lo Zambese, alle Cadute di Vittoria, a cui saranno subito adibiti non meno di 2500 operai.

Riguardo ad altre ferrovie in Rodesia, sul ramo tra Bülawayo e Gwanda, sono state già poste rotaie per una lunghezza di 104 miglia. La linea di Selukwe sarà finita in un'epoca vicina, poichè le rotaie sono già giunte a un punto a sedici miglia da Gwelo, ed è sul luogo sufficiente materiale per il compimento della linea. Il resto procede pure abbastanza rapidamente.

Ferrovie del Congo. — La Camera dei Rappresentanti del Belgio ha approvato con 88 voti favorevoli, 26 contrari e 7 astensioni, il progetto di legge che ratifica la Convenzione stipulata tra il Governo belga e le Ferrovie del Congo.

Ferrovia nell'Alaska. — Il *Moniteur Officiel du Commerce*, di Parigi, pubblica, secondo recenti informazioni pervenute al Governo Francese dall'ambasciatore della Repubblica a Washington, che si è costituita una Società americana che ha per iscopo di costruire una ferrovia nell'Alaska.

Questa linea avrà una lunghezza di 413 miglia, e congiungerà Tagle-City, sull'Yukou, al porto di Valdez, il punto più settentrionale della costa, che rimane accessibile alla navigazione durante tutto l'anno.

La Società ha sede a Washington e porta il nome di « Valdez Copper River and Lauana Company ».

Ferrovia Shanghai-Nanking. — L'11 giugno è stato approvato il decreto che autorizza la costruzione della ferrovia Shanghai-Nanking, progettata dalla « British and Chinese Corporation ».

Il costo di questa ferrovia è, secondo il contratto, di 3,250,000 taels. Per questo ammontare sarà emesso un prestito a 90 portante 5 0[0 d'interesse, garantito dal Governo Cinese.

La ferrovia sarà completata entro cinque anni dalla firma finale del contratto, che avverrà a giorni. È disposto che la linea non potrà essere trasferita ad altri fuori del controllo inglese.

Notizie Diverse

Per le ferrovie e opere pubbliche ungheresi. — Il Ministro delle Finanze di Ungheria ha deciso di contrarre un prestito di 147,300,000 corone per completare la costruzione d'importanti ferrovie, alcune verso la frontiera della Galizia, altre verso la frontiera serba. Queste ultime comprenderanno la costruzione di tre importanti ponti in ferro sul Danubio.

La somma di corone 3,500,000 sarà destinata pei lavori del porto di Fiume e a dotare questo porto di un nuovo bacino galleggiante: 7,500,000 corone sono destinate alla ricostruzione, allargamento e riparazione dei ponti, delle strade nazionali; ed infine corone 27,000,000 alla costruzione di nuovi edifici pubblici.

Lavori pubblici in Austria-Ungheria. — Importanti lavori pubblici sono stati autorizzati in Austria-Ungheria; essi possono dar luogo a gare internazionali per forniture di materiali, macchinari, costruzioni meccaniche e affini, eventualmente impiego di mano d'opera.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per ampliamento e sistemazione della stazione centrale di Pisa (1° gruppo). Importo L. 55,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 10 luglio p. v., ore 10.30;

Per impianto pensilina di copertura del marciapiedi esterno alla grande tettoia della stazione centrale di Pisa (1° gruppo). Importo L. 29,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 10 luglio p. v., ore 11;

Per sistemazione delle chiusure della stazione centrale di Pisa (1° gruppo). Importo L. 23,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'11 luglio p. v., ore 10.30;

Per impianto pensilina lungo il Magazzino merci e tettoia metallica di copertura del nuovo piano caricatore nella stazione centrale di Pisa (1° gruppo). Importo L. 16,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino all'11 luglio p. v., ore 11.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 26 giugno). — Colla Ditta Manfredi Giacomo di Cremona, per fornitura di 300,000 torcie a vento;

Colla Compagnie Centrale de Construction de Haine Saint Pierre, per fornitura di 25 carri scoperti a due assi, serie Ntf.;

Colla Compagnia suddetta, per fornitura di 25 carri come sopra, serie NBtf.;

Colla Ditta ing. Romano, Righi e C. di Reggio Emilia, per fornitura di 25 carri scoperti a due assi a sponde alte, serie Lf;

Colle Officine già fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 25 carri coperti a due assi per trasporto derrate alimentari;

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 100 carri coperti come sopra;

Colla Dessaner Waggonfabrik di Dessan por fornitura di 12 carri a bagagli a due assi;

Colla Société Anonyme de construction « La Métallurgique » di Bruxelles, per fornitura di 15 carrozze di seconda classe a due assi e quattro compartimenti;

Colle Officine già Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 100 carri coperti a due assi per trasporto derrate alimentari;

Colla Società Nazionale delle Officide di Savigliano, per fornitura di 125 carri come sopra;

Colla Società italiada E. Breda per costruzioni meccaniche di Milano, per fornitura di 150 carri come sopra.

Colla Société Anonyme des Ateliers Germain de Monceau sur Sambre, per fornitura di n. 125 carri come sopra;

Colle Usines et Fondéries de Baume et Marpent de Haine St-Pierre, per fornitura di n. 10 carri piatti a 3 assi;

Colla Ditta A. Magliola e figli di Biella, per fornitura di n. 100 carri scoperti a sponde basse con bilico e senza;

Colla Ditta Henschel et Sohn di Cassel, per fornitura di n. 8 locomotive a otto ruote accoppiate coi relativi tender;

Colle Officine e Cantieri Liguri-Anconitani di Genova, per fornitura di n. 6 caldaie per locomotive;

Colla Ditta Broglia e Rusconi di Milano, per fornitura di chilogrammi 200,000 di piombo in pani;

Colla Ditta Risso Giacomo di Busalla, per allargamento del sottovia Garibaldi alla progressiva 0.452.75 presso la stazione di Sampierdarena;

Colla Ditta Inaudi Angelo di Verzuolo, per appalto lavori occorrenti pel riordino degli impianti nella stazione di Savigliano;

Colla Ditta Besozzi Angelo di Torino, per costruzione fabbricato per la lavorazione e deposito modelli nelle Officine principali di Torino P. S.;

Colla Société Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan di Parigi, per fornitura di n. 25 carri scoperti a due assi, serie *L*;

Colla Ditta Rossellini Zeffiro di Roma, per sistemazione di piedritti nella galleria Ciampino e della scarpata destra della trincea d'accesso nel lato verso Ciampino;

Colla Ditta Carminati, Toselli e C. di Milano, per fornitura di n. 75 carri scoperti a due assi, a sponde alte, serie *LF*;

Colle Officine Meccaniche di Milane, per fornitura di n. 75 carri scoperti come sopra.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Carrara (6 luglio, ore 11, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla fognatura ed al lastricamento del tratto di via Carriana, compreso fra la Pesa dei marmi alla Lugnola ed il ponte della Bugia, per L. 72,729.20. Dep. provvisorio L. 2000 e L. 1500 per spese. Cauz. L. 7000.

R. Prefettura di Reggio Emilia (6 luglio, ore 10, fra Società cooperative di produzione e lavoro). — Appalto dei lavori di sistemazione con parziale difesa frontale dell'argine sinistro di Crostolo, dal ponte di Benaglia alla ghiaccioia Greppi, in Comune di Gualtieri, perL. 22,062. Docum. sino al 31 luglio.

Municipio di Sorgono — Cagliari (6 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di collocamento delle opere e provviste necessarie alla sistemazione del camposanto e delle fonti Ley e Loi quel Comune, per L. 14,108.31, provvisoriamente aggiudicato al signor D'Aquila Pietro di Cagliari, col ribasso del 2 0[0. Dep. provv. L. 700.

R. Manicomio di S. Giacomo — Alessandria (7 luglio, ore 12). — Appalto dei lavori di riedificazione di parte del compartimento femminile, provvisoriamente aggiudicato al signor Valle Pietro del fu Giovanni, col ribasso del 17.03 0[0 su L. 214,439.72, e cioè per L. 177,920.64.

Municipio di Casteldario — Mantova (8 luglio, ore 9). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico, per L. 47,000. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 1500. Fatali 24 luglio, ore 9.

R. Prefettura di Palermo (9 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto della manutenzione nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 del tronco da Fiametorto a Caltavuturo, della strada nazionale n. 70, per L. 75,200. Dep. provv. L. 3000. Docum. 3 luglio.

Muncipio di Miane — Treviso (9 luglio, ore 9, unico def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione in Campea, sotto la chiesa, di un ponte obliquo con spalle in muratura di pietrame a volta e composto in 4 archi retti di mattoni, per L. 5069.14. Dep. provv. L. 300. Consegna lavori 3 mesi.

Municipio di Fucecchio — Firenze (9 luglio, ore 9). — Appalto dei lavori di sistemazione delle impalcature delle aule laterali dell'edificio scolastico di Fucecchio, per L. 9000. Consegna giorni 60. Dep. provv. L. 200. Dep. spese L. 200. Cauz. L. 100.

Municipio di Monza — Milano (10 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico alla frazione Cascine Bovati, per L. 70,463.05. Dep. L. 3500. Cauz. L. 7000. Ultimaz. lavori 7 mesi. Fatali 1° agosto, ore 12.

Municipio di Porto Maurizio (10 luglio, ore 11). — Appalto della manutenzione dei fabbricati nel triennio 1903-906 in 2 lotti, e cioè: 1) opere da muratore, per complessive L. 7500; 2) opere da falegname, per L. 2100. Dep. provv. L. 250 pel primo lotto e L. 100 pel secondo. Cauz. L. 500 pel primo lotto, L. 250 pel secondo.

R. Prefettura di Palermo (10 lugglio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 del tronco da Caltavuturo a Petralia Sottana della strada nazionale n. 70, per L. 78,800. Dep. provv. L. 3000. Documenti 1° luglio.

R. Prefettura di Palermo (11 luglio, ore 10, unico def., a termini abbrev.). — Appalto della manutenzione nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 del tronco della strada nazionale n. 70 compreso tra Petralia Sottana e il torrente Cannella, per lire 68,400. Dep. provv. L. 3000. Docum. 1° luglio.

R. Prefettura di Salerno (11 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione della casa di custodia per il servizio di guardia del partitoio di Scafati sul fiume Sarno, e ampliamento e restauri alle esistenti a San Marzano alla Carità e a Schio, presso la foce del fiume stesso, per L. 23,000. Dep. L. 600 in Tesoreria e L. 800 per le spese. Ultimaz. lavori 6 mesi. Docum. 8 giorni prima.

Direzione Genio Militare di Roma (11 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili militari della piazza di Roma, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, per L. 80,000. Cauz. L. 8000.

Deputazione Provinciale di Avellino (13 luglio, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale di Melfi, tronco dalla taverna di Guardia Lombardi all'Osteria di Bisaccia, di metri 17,962, per annue L. 5000, per cinque anni. Deposito provvisorio L. 500.

R. Prefettura di Napoli (13 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di mantenimento degli alvoi, canali e foci compresi nel bacino inferiore nel Volturno ed in quello dei Bagnoli, in pro-

vincia di Napoli, dal giorno della consegna al 30 giugno 1907, per L. 78,800. Offerte 12 luglio. Docum. 3 luglio. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Palermo (13 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 69, da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra la stazione ferroviaria di Corleone e la Sella Contuberna, di m. 37,803.50, esclusa la traversa di Corleone, di m. 1112.50, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1903-1909, per complessive L. 202,050. Docum. 2 luglio. Dep. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Venezia (14 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di scavo dei canali di grande navigazione, foci e bacini del Porto-Laguna di Venezia, pel sessennio 1903-1909, per complessive L. 2,244,000. Documenti 3 luglio. Deposito provvisorio L. 90,000.

Deputazione Provinciale di Genova (14 luglio, ore 15, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco della strada provinciale n. 143, tra piana Tivegna e Pizzeda, in Comune Follo, metri 176.67 per L. 33,000. Dep. L. 3000. Cauz. decimo. Ultimazione 8 mesi. Documenti sino alle ore 16 del 4 luglio.

R. Prefettura di Foggia (14 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco stradale del ponte Rivoli Zapponetta, nella bonifica del Salpi, di m. 4930.16, per L. 36,000. Dep. L. 2000. Docum. 8 giorni prima.

R. Prefettura di Milano (14 luglio, ore 10, unico def. — Appalto del servizio di pagamento delle spese che in tempo di piena dei corsi d'acqua in amministrazione dello Stato, nel Circondario idraulico di Milano, possono occorrere per la guardia e difesa per la durata di anni 6, dal 1° luglio 1903 a tutto il 30 giugno 1909, e per il presumibile importo annuo di L. 12,000. Dep. provv. L. 350. Cauz. L. 700.

R. Prefettura di Lucca (15 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto della sessennale manutenzione dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909 del tronco della strada nazionale n. 39, compreso fra stazione ferroviaria dei bagni di Lucca alla metà del Ponte di Campia sul Serchio, per L 63,108.06. Offerte 14 luglio. Deposito provvisorio L. 3000.

R. Prefettura di Belluno (15 luglio, ore 10, unico definitivo). Appalto dei lavori urgenti per l'allargamento della strada nazionale n. 8. Arten-Pontet, con abbattimento di roccie pericolanti e ricostruzione di muri di sostegno cadenti, nella località « Col che busna », tra le progressive 14.100 e 14.600, per L. 26,100. Consegna lavori 180 giorni. Offerte 14 luglio. Cauzione L. 1300. Docum. 6 luglio. Deposito spese L. 100.

R. Prefettura di Reggio Emilia (15 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti al ripristino delle difese frontali e sistemazione della scarpata interna dell'argine a riparo di corrosioni e franamenti ai froldi Canton dei Mori e Manona, fra gli SS. GG. 87 e 94, a destra del Po, nel Comune di Mottèggiana (provincia di Mantova), per complessivi metri 652.40, per complessive L. 119,500. Offerte 14 luglio. Docum 6 luglio. Consegna lavori 120 giorni. Dep. provv. L. 6000.

R. Prefettura di Chieti (16 luglio, ore 10, definitivo a termini abbreviati). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di una scogliera in prolungamento del molo Nord nel porto di Ortona a Mare (Chieti), provvisoriamente aggiudicato per L. 477,235.25. Consegna lavori 4 anni. Documenti 7 luglio. Deposito provvisorio L. 25,000. Cauzione decimo.

R Prefettura di Lucca (17 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria escavazione del canale Burlamacca e delle Darsene costituenti il porto-canale di Viareggio, pel novennio 1903-1912, per complessive L. 175,500. Documenti 6 luglio. Deposito provv. L. 5000. Fatali senza ulteriore avviso 28 luglio, ore 12.

R. Prefettura de Bari (18 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto della manutenzione della nuova diga foranea nel porto di Molfetta, per l'esercizio 1903-904 per complessive L. 20,000. Deposito L. 900. Documenti sino al 9 luglio.

R. Prefettura di Vicenza (20 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di restauro dei muri frontali di difesa a destra e sinistra di Chiampo fra le progressive 11.188 e 13.740, per lire 14,418.91. Documenti 12 luglio. Consegna lavori 90 giorni. Deposito provvisorio L. 300. Deposito spese L. 400.

R. Prefettura di Arezzo (20 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco di Canale Maestro della Chiana, compreso fra lo sbocco dell'Allacciante di sinistra, superiormente al ponte di Cesa, e la Chiusa dei Monaci, lungo m. 17,208.70, nei Comuni di Marciano, Montesansavino, Civitella, Castiglion Fiorentino, Arezzo, per complessive lire 2,240,000. Consegna lavori cinque anni. Documenti 10 luglio. Deposito provv. L. 100,000.

R. Prefettura di Salerno (21 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla riparazione dei danni arrecati alla scogliera esterna del vecchio antemurale del porto di Salerno dalle mareggiate del dicembre 1901, per complessive L. 103,019.36. Consegna lavori 2 anni. Documenti 10 luglio. Deposito provvisorio L. 5000. Fatali 29 luglio p. v. senza ulteriore avviso d'asta.

R. Prefettura di Bari (22 luglio, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per un terzo prolungamento di m. 100 del pennello che prospetta la via Pizzoli nel porto di Bari, e per l'impianto di n. 3 prese di ormeggio sul pennello medesimo per complessive L. 113,550. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 11 luglio. Deposito provvisorio L. 7000. Fatali 7 agosto senza ulteriore avviso d'asta.

Ministero Lavori Pubblici in Roma, Direzione Generale Ponti e Strade (23 luglio, ore 10. unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione di un tronco della Marrana di Grotta Perfetta, compreso fra il Ponticello sulla via Ostiense e il manufatto di sottopassaggio al collettore delle fogne di Roma, a sinistra del Tevere, oltre ad alcune opere accessorie, per complessive L. 22,318.28. Documenti 13 luglio Consegna lavori 90 giorni. Dep. provvisorio L. 1500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Polverificio Fontana Liri (Caserta) (8 luglio, ore 10.30 unica definitiva). — Fornitura di tonn. 800 di litantrace grasso a L. 40, L. 32,000. Deposito provvisorio L. 3200. Consegna 90 giorni.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Genova (11 luglio, ore 15, unica definitiva). — Fornitura di tonn. 300 di litantrace magro a L. 50, L. 15,000. Deposito provvisorio L. 1500. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali Marittimi di Spezia e Napoli (27 luglio, ore 11). — Fornitara alla R. Marina di lame per seghe meccaniche per complessive L. 50,700 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Documenti 9 luglio. Risultati d'asta 31 luglio, ore 11. Fatali 17 agosto, ore 12. Deposito provvirorio L. 5100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 20	Giugno 27
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 485	484
» » Meridionali	» 711.50	711.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 435	435
» » » (2ª »)	» 408	408
» » Secondarie Sarde	» 254	254
» » Sicule	» 682	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 356	358
» » Cuneo 3 0|0	» 369	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 %	» 100.10	100.50
» » Mediterranee 4 0|0	» 504	506.50
» » Meridionali	» 349	333
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320	321
» » » 2ª emiss.	» 318	319
» » Sarde, serie *A*	» 349	351
» » » serie *B*	» 349	351
» » » 1879	» 349	351
» » Savona	» 374	374
» » Secondarie Sarde	» 517	518
» » Sicule 4 0|0 oro	» 518	519
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 369.50	371

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dall'11 al 20 Giugno 1903.* — *35ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1060	1018	+ 42
Viaggiatori	1,388,724.37	1,359,906.79	+ 28,817.58	69,728.85	65,572.03	+ 4,156.82
Bagagli e cani	64,440.08	62,191.13	+ 2,248.95	1,592.96	1,666.69	— 73.73
Merci a G.V. e P.V. acc.	449,580.91	415,434.45	+ 34,146.46	12,242.97	11,703.58	+ 539.39
Merci a P. V.	2,346,817.21	2.090,255.77	+ 256,561.44	82,136.11	78,509.30	+ 3,626.81
TOTALE	4,249,562.57	3,927,788.14	+ 321,774.43	165,700.89	157,451.60	+ 8,249.29
Prodotti dal 1º Luglio 1902 al 20 Giugno 1903.						
Viaggiatori	58,303,166.08	54,543,359.80	+ 3,759,806.28	2,528,309.22	2,333,868.20	+ 194,441.02
Bagagli e cani	3,015,174.11	2,828,889.42	+ 186,284.69	65,082.45	60,750.25	+ 4,332.20
Merci a G.V. e P. V. acc.	14,011,252.33	13,708,937.93	+ 302,314.40	474,789.14	461,444.23	+ 12,344.91
Merci a P. V.	76,649,487.75	73,616,211.73	+ 3,033,276.02	2,891,552.66	2,725,526.16	+ 166,026.50
TOTALE	151,979,080.27	144,697,398.88	+ 7,281,681.39	5,959,733.47	5,581,588.84	+ 378,144.63
Prodotto per chilometro.						
della decade	892.77	825.17	+ 67.60	155.59	153.16	+ 2.43
riassuntivo	31,928.38	30,398.61	+ 1,529.77	5,622.39	5,482.89	+ 139.50

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *34ª Decade* — *Dal 1º al 10 Giugno 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	107,901.00	2,388.00	19,444.00	139,817.00	100.00	269,650.00	618.00	436.00
1902	103,003.00	2,160.00	18,692.00	116,237.00	1,793.00	241,885.00	618.00	391.00
Differenze nel 1903	+ 4,898.00	+ 228.00	+ 752.00	+ 23,580.00	— 1,693.00	+ 27,765.00	»	+ 45.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 10 GIUGNO 1903.								
1902-903	3,654,940.00	95,089.00	725,175.00	4,726,379.00	53,020.00	9,254,603.00	618.00	14.975.00
1901-902	3,469,936.00	88,473.00	749,283.00	4,756,207.00	47,661.00	9,111,560.00	618.00	14.744.00
Differenze nel 1902-903	+ 185,004.00	+ 6,616.00	— 24,108.00	— 29,828.00	+ 5,359.00	+ 143,043.00	»	+ 231.00
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	34,720.00	511.00	4,328.00	25,629.00	70.00	65,258.00	482.00	135.00
1902	34,861.00	594.00	7,351.00	19,906.00	108.00	62,820.00	482.00	130.00
Differenze nel 1903	— 141.00	— 83.00	— 3,023.00	+ 5,728.00	— 38.00	+ 2,438.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 10 GIUGNO 1903.								
1902-903	1,306,421.00	28,453.00	359,669.00	851,688.00	19,207.00	2,565,438.00	482.00	5,322.00
1901-902	1,248,717.00	27,724.00	364,382.00	816,440.00	11,832.00	2,469,095.00	482.00	5,123.00
Differenze nel 1902-903	+ 57,704.00	+ 729.00	— 4.713.00	+ 35,248.00	+ 7,375.00	+ 96,343.00	»	+ 199.00
STRETTO DI MESSINA — PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	3,630.00	15.00	324.00	2,751.00	»	6,720.00	23.00	292.00
1902	5,216.00	149.00	615.00	2,399.00	»	8,379.00	23.00	364.00
Differenze nel 1903	— 1,586.00	— 134.00	— 291.00	+ 352.00	»	— 1,659.00	»	— 72.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1902 AL 10 GIUGNO 1903								
1902-903	161,953.00	6,539.00	36,724.00	101,159.00	61,00	306,436.00	23.00	13,322.00
1901-902	139,647.00	6,812.00	33,092.00	75,801.00	61,00	255,413.00	23.00	11,105.00
Differenze nel 1902-903	+ 22,306.00	— 273.00	+ 3,632.00	+ 25,358.00	»	+ 51,023.00	»	+ 2,217.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

TORINO, 1908 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Pertori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 4 Luglio 1903. NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

COMMISSIONE INTERNAZIONALE DEL CONGRESSO FERROVIARIO

e le meraviglie dell'industria ferroviaria

NELL'AMERICA DEL NORD

Il 27 giugno scorso ebbe luogo a Bruxelles la consueta riunione annuale della Commissione internazionale del Congresso ferroviario.

Nella seduta, alla quale per l'Italia intervenne il signor comm. Lampugnani, furono discussi affari correnti di bilancio, nonchè alcune questioni particolari relative alla futura Sessione di Washington (maggio 1905) e che assunsero speciale interesse per l'intervento nella Commissione dei membri americani signori Span e W. F. Allen, appositamente venuti da New York. Il signor Allen portò il saluto delle Ferrovie degli Stati Uniti, pronunziando un interessante discorso, che siamo lieti di poter riprodurre testualmente:

« *Signori*,

« Ho l'onore di portarvi i più cordiali saluti da parte del Comitato di Direzione della Sezione Americana, che costituisce pure il Comitato di Direzione dell'Associazione ferroviaria Americana! Noi ci prepariamo alla prossima Sessione del Congresso Internazionale ferroviario che avrà luogo a Washington nel 1905, ed alla quale speriamo sia numeroso il concorso dei Delegati: permettetemi, signori, di esprimervi il voto che tutti i membri qui presenti possano assistere alle sedute.

« Noi speriamo pure che, una volta in casa nostra, voi vi prolungherete il vostro soggiorno per visitare qualche cosa degli immensi Stati Uniti: senza vedere le grandi città e le ferrovie della parte occidentale del nostro paese, voi non potreste farvene una giusta idea.

« La nostra Associazione riunisce fra i suoi aderenti le Compagnie ferroviarie del Canadà e del Messico, oltre che quelle degli Stati Uniti: anche quelle Compagnie prendono parte ai preparativi del Congresso ed i loro funzionari offriranno una calorosa accoglienza ai Delegati che visiteranno i loro paesi.

« Noi desideriamo sinceramente che il Congresso del 1905 riesca, sotto ogni rapporto, non impari a quelli che l'hanno preceduto.

« E qualche parola di schiarimento è forse qui necessaria.

« L'Associazione ferroviaria Americana è stata organizzata nel 1886 secondo programmi che sono ancora oggi seguiti: essa fu fondata sulla base di un'organizzazione precedente che esisteva da 14 anni, ma senza molto ordine e senza norme ben stabilite.

« Lo scopo dell'Associazione è analogo a quello del Congresso Internazionale: essa riunisce oggidì tante Compagnie ferroviarie per una estesa complessiva di 340,000 km. di ferrovie fra Stati Uniti, Canadà e Messico. Il modo suo di funzionare è affatto diverso da quello del Congresso, ma le Ferrovie americane, e l'Associazione in particolare, riconoscono i grandi meriti dei lavori del Congresso.

« I nostri relatori americani hanno cominciato ad occuparsi seriamente delle questioni speciali loro assegnate, ed i funzionari delle nostre ferrovie dimostrano il massimo interessamento nella preparazione delle risposte ai questionari che loro vengono sottoposti.

« Forse molti di voi, o signori, hanno di già visitato l'America, ed a questi speriamo di dimostrare i progressi realizzati nello sviluppo geniale dei grandi impianti delle nostre reti.

« Speriamo che sarà allora ultimata ed aperta alla circolazione la ferrovia sotterranea di Nuova York, che saranno in corso di costruzione le nuove stazioni terminali della linea New-York Central Hudson-River e quella della ferrovia di Pennsylvania.

« La stazione della ferrovia di Pennsylvania, colle sue adiacenze comprendendo delle gallerie fino di 10 km., sarà senza dubbio interessante: queste gallerie passano sotto due grandi fiumi, forano la collina di Bergen Hill e sboccano su piani d'alluvione.

« Le stazioni terminali nel centro della città di Nuova York, dove il terreno è stato pagato ad un prezzo altissimo, offriranno le facilitazioni le più pratiche e più moderne: i treni in partenza da ciascuna di queste grandi stazioni saranno rimorchiati con forza elettrica dalla stazione terminale a qualche altra stazione più o meno lontana, dove sarà loro attaccata una locomotiva a vapore. Nel 1905 spe-

riamo che queste stazioni saranno a buon punto di costruzione.

« Così pure a Washington saranno senza dubbio molto avanzati i lavori per la costruzione di una grande stazione comune a tutte le linee che fanno capo alla città.

« Non sarà che con grande interesse che voi vedrete la enorme energia elettrica che si è ottenuta al Niagara: come in una specie di visione l'ingegnere vi vedrà il futuro impianto elettrico del Niagara, che colla sua potenza muoverà tutti i treni sulle linee della ferrovia « New-York Central », circa 4800 km. di linea. La vostra attenzione sarà pure attratta dai grandi edifizi di altezza prodigiosa e che sono diventati una caratteristica delle nostre grandi città.

« Accennerò pure ad alcuni dati che interesseranno quelli di voi, o signori, che si occupano specialmente di esercizio.

« Noi possiamo farvi vedere treni lunghissimi con una sola locomotiva che rimorchia un centinaio e più di carri da merce con un peso di fino 4500 tonn. e dei carri capaci di un carico di oltre 50 tonn.

« Il tempo non mi permette di darvi cenno di lavori già intrapresi su altre ferrovie; tralascierò di parlarvi della prodigiosa attività di quella regione del nostro paese che è nota sotto il nome di « Great West » e dell'importante sviluppo degli Stati del Sud. Non potrei citarvi tutti i grandi stabilimenti industriali che vi apriranno assai volentieri le porte delle loro officine.

« Man mano che il mondo invecchia le ferrovie vanno stringendo i legami d'amicizia fra i popoli e li avvicinano l'un l'altro, facendo più intimi e più cordiali i loro rapporti: le grandi linee di battelli a vapore non sono ormai più, per così dire, che dei grandi traghetti che riuniscono le ferrovie dei due mondi.

« A voi, signori, che avete avuto l'idea del Congresso, che avete sostenuto i pesi della sua organizzazione, che avete compiuto tante cose, a voi le nazioni debbono conservare riconoscenza. Chiunque si occupi di economia politica non esiterà a riconoscere che il Congresso ha avuto una parte importante nello sviluppo della scienza delle ferrovie, e che è stato uno dei mezzi più efficaci che hanno contribuito, con l'aiuto della Provvidenza, a mantenere la pace e le buone relazioni internazionali. Fermi in questa convinzione, siamo felici che il prossimo Congresso abbia luogo negli Stati Uniti: in quel momento speriamo, o signori, che voi vi sentirete nel nostro Paese come fra degli amici premurosi e soddisfatti di potervi fare l'accoglienza la più cordiale ».

SUL NUOVO ORDINAMENTO DELLE FERROVIE ITALIANE

La Commissione dei Trasporti, dell'autorevole Camera di Commercio di Milano, ha pubblicato un Memoriale sul nuovo ordinamento delle ferrovie italiane che aveva avuto l'incarico dalla Camera stessa di studiare, formulando delle proposte.

Dobbiamo rilevare questa pubblicazione, che pur ripetendo argomenti già noti, li svolge e conferma vieppiù colla competenza del consesso commerciale milanese che giustamente gode molta riputazione per quanto concerne i problemi commerciali ed industriali del nostro paese. Non potendo riprodurre in esteso la Monografia, ci limitiamo all'ultima parte, che è del seguente tenore:

Come poi proceda lo Stato nei lavori lo si è visto nelle costruzioni ferroviarie fatte direttamente dal Governo con esito tanto doloroso da far decidere ancora una volta il Parlamento nel dicembre dello scorso anno a votare la concessione all'industria privata delle ferrovie complementari costruende. Questo è un precedente importantissimo. La logica infatti conduce a ritenere che il Parlamento abbia voluto riaffermare la sua preferenza per l'industria privata.

Un fatto d'attualità per Milano sta a dimostrare la lentezza, la poca capacità pratica dello Stato nella gestione tecnica dei pubblici servizi: il Palazzo delle Poste, Palazzi ben più grandiosi sorgono, costrutti dai privati in un anno; il Palazzo delle Poste avrà impiegato non meno di cinque anni ad innalzarsi contando dal giorno della posa del primo mattone alla copertura del tetto. Ed intanto il servizio postale si svolge a Milano in angustie uniche, riconosciute dagli stessi funzionari governativi.

Tutti questi sono esempi interni, cui andrebbero aggiunti i ricordi dell'esperimento di esercizio governativo che allietò il Paese dal 1878, e rispettivamente (per la rete delle Romane), dal 1882 al 1885.

Agli esempi interni suffragano quelli dell'estero.

Un'esposizione chiara, precisa di dati e di fatti che si riferiscono all'estero si trova nell'articolo di *Viator* sul fascicolo della « Nuova Antologia » del 16 dicembre 1902, articolo intitolato « L'esercizio di Stato e le tariffe ferroviarie ».

La Prussia possiede dopo la Russia la rete ferroviaria di Stato più estesa. E' la rete più proficua, a causa anche delle speciali condizioni orografiche del Paese (1).

Ebbene, malgrado l'ottimo reddito, non vi si vuol sentir parlare di facilitazioni di tariffa (2).

Al proposito sono molto significative le dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici e delle ferrovie prussiane alla Camera dei Signori il 6 aprile 1903.

Il Ministro ha comunicato che il disavanzo del bilancio del Regno, che risultava essere di circa 35 milioni di marchi, potè essere colmato mercè i profitti delle ferrovie. Ha osservato inoltre con compiacenza come tali profitti siano dovuti alla inflessibile resistenza del Governo ad accedere a domande di riduzioni di tariffa e di miglioramento dell'esercizio (3).

Nessuna facilitazione, nessun lavoro! Ecco la divisa del Governo prussiano, divisa che non mancherebbe di essere con vera voluttà adottata dallo Stato Italiano esercente.

Gli accennati propositi del Governo prussiano non è da oggi che vengono enunciati e seguiti. Quando nel 1882 Bismarck fece trionfare, per cementare l'unione politica del paese, l'esercizio di Stato, il Governo prometteva che oltre un certo limite avrebbe rinunciato alla maggior parte degli utili netti per attuare ribassi di tariffa in vista di vincere la concorrenza estera.

Ma la promesa non fu mai mantenuta, ed anche recentemente, non ostante gli ingenti e sempre crescenti aumenti di prodotto, il Ministro delle Finanze, pur riconoscendo necessaria una riforma delle tariffe, si rifiutava di attuarla perchè conseguenza immediata, egli dichiarava, ne sarebbe stata una perdita di 15 milioni di marchi del Tesoro (4).

Per edificare poi circa l'organizzazione dell'esercizio di Stato in Germania e l'autocratismo che vi impera, si trascrive qui appresso l'art. 26 del regolamento di servizio

(1) Le ferrovie prussiane hanno dato un reddito del 6.43 0[0 sul capitale d'acquisto e di costruzione. Le ferrovie dell'Oldenburgo il 4.93 0[0; del Mecklemburgo il 4.73 0[0; della ricca ma montuosa Sassonia il 3.18 0[0; dell'Alsazia-Lorena il 2.91 0[0; del Württemberg il 2.60 0[0; della Baviera il 2.57 0[0; del Granducato di Baden il 2.51 0[0.

(2) Nel lontano Giappone lo Stato, proprietario delle ferrovie, per tappare le deficienze di bilancio, aumentò a partire dal 1899, tra l'altro, notevolmente anche le tariffe ferroviarie tanto da ritrarne nel 1900 un reddito netto *doppio* di quello avutosi nel 1898 (*Economiste Français* del 9 maggio 1903).

L'Oriente non è diverso dall'Occidente.

(3) Siccome il bilancio delle ferrovie prussiane non accusava alla fine del 1902 l'avanzo di 35 milioni di marchi, è a presumersi che tale somma si sia ottenuta colla soppressione, od almeno col rinvio, di spese per lavori e provviste. Dal che si viene a dedurre ancora una volta che in un esercizio di Stato l'azienda ferroviaria è sacrificata alle esigenze dell'Erario. Nel Württemberg il reddito netto delle ferrovie è stato basso nel 1902. Il Governo per colmare il disavanzo della relativa gestione si è visto costretto a ricorrere... all'aumento delle tasse di successione!

(4) Queste e le seguenti notizie sono tolte dall'articolo dell'onorevole Brunicardi sulla *Riforma Sociale* del 15 febbraio 1903.

del 26 ottobre 1899: *il ritardo nella partenza o nell'arrivo di un treno e nemmeno la soppressione di esso non dànno diritto ad alcuna indennità da parte dell'Amministrazione delle Strade Ferrate.* E per togliere l'uzzo alle parecchie migliaia di reclamanti per rimborsi di tasse indebitamente percette, le relative domande sono state sottoposte ad una tassa di due marchi che, per confessione fatta dal Ministro dei Lavori Pubblici al Reichstag, li ha fatto diminuire del 50 0|0.

La mancanza di vagoni, che sembrerebbe una particolarità delle nostre Società ferroviarie, è in Prussia e nel resto della Germania allo stato cronico. Nel 1899 ben 173,543 carri non hanno potuto essere forniti al commercio. E nel 1900 e nel 1901 innumerevoli e acerbe furono le proteste delle Camere di Commercio tedesche per la deficienza di materiale. Basta leggere i resoconti annuali delle singole Camere. Nel 1902 le diminuite transazioni commerciali sembrano abbiano reso meno sentito il male. Alle proteste il Governo o non rispose o rispose declinando recisamente le domande del commercio per nuove sufficienti provviste.

Nel Belgio non pare la vadi diversamente.

Le sospensioni di accettazioni di merci, specialmente a destinazione del primo porto del Paese, Anversa, le lagnanze per la mancanza di carri, per l'ingombro delle stazioni, vi sono frequentissime.

Un giornale diffuso di Bruxelles, di fronte a questa condizione di cose, ha dovuto esclamare: « Quando si avevano le Società concessionarie lo Stato era là per controllarle; ma chi controlla lo Stato? Non v'ha che la risorsa delle interpellanze al Parlamento. Debole risorsa invero ».

Dopo di avere ricordato autorevoli autori che hanno trattato il problema ferroviario, contrari all'esescizio di Stato, la monografia passa ad esaminare l'attitudine dello Stato ad esercire le ferrovie.

Rimane, si ripete, dopo queste copiose pubblicazioni, nulla di nuovo da aggiungere. Solo si può confermare riguardo all'attitudine dello Stato ad esercire le ferrovie altrettanto bene che i privati, che ciò può essere vero in teoria, ma in pratica la cosa si presenta sotto altro aspetto. La minore responsabilità degli addetti e dei preposti all'esercizio non è certamente una garanzia per il miglior andamento dei servizi. Le risoluzioni, inceppate da innumerevoli formalità, sono lente a prendersi, più lente ad eseguirsi. Il palazzo delle poste a Milano, già ricordato, è un esempio tipico della lentezza dello Stato. Altri esempi si hanno nelle costruzioni delle navi di guerra nei cantieri dello Stato. Si impiegano sette anni a terminare una corazzata, così che esce già invecchiata dagli arsenali. I cantieri privati hanno dato prova di una celerità ben maggiore. La storia degli incrociatori tipo « G. Garibaldi » informi.

La lentezza è danno gravissimo in un'azienda come la ferroviaria; è già stata toccata la questione precedentemente, nè havvi ragione ad insistervi.

Quanto poi alla possibilità che le rappresentanze dei traffici e della produzione abbiano voce — coll'esercizio governativo — nelle ferrovie, è forse un'illusione. Già ora sono sentite e fanno anche parte del Consiglio delle Tariffe. Ma non sembra che i risultati siano tali da infondere speranze per l'avvenire. Ammesso che si creassero Circoli dipartimentali con delegati del commercio, dell'agricoltura e dell'industria, quei Circoli non avrebbero che voce consultiva; poco, per verità. Si avrebbero tanti piccoli parlamentini, che soddisferanno esteriormente gli interessi commerciali, ma con frutto alquanto scarso nella sostanza. In ogni modo, con frutto certamente non maggiore di quello che oggi si ottiene coll'azione indipendente, vigile delle Rappresentanze, appena queste esplicano tale azione.

Supporre che lo Stato, così geloso delle sue finanze, voglia e possa ammettere l'effettivo, diretto intervento di Corpi, per loro natura portati a chiedere sacrifici alle finanze stesse a vantaggio della produzione e dei commerci, è supporre cosa non conforme all'esperienza, alla dottrina, all'azione che lo Stato, coi suoi bisogni sempre crescenti, è costretto seguire (1).

Perchè tutti i vantaggi che le ferrovie possono dare siano realmente raggiunti, è necessario spezzare ogni legame tra l'azienda ferroviaria ed il bilancio dello Stato. Ora, a questo non si può arrivare che con l'esercizio privato.

L'esercizio privato avrà i suoi inconvenienti anch'esso, ma — *se ben ordinato* — saranno sempre inconvenienti infinitamente minori di quelli che presenta l'esercizio governativo. Tutto sta nell'adottare una forma d'esercizio che ci avvicini il più che sia possibile alla semplicità e alla facoltà di ottenere dalle ferrovie quanto queste possono dare.

Una simile forma d'esercizio è, per comune consenso, quella che meno s'allontana dalla concessione intera di proprietà e d'esercizio. Giungere a questa non appare oggi, come quando riferiva la Commissione d'inchiesta del 1878, possibile. E' però possibile ideare ed attuare norme che alla concessione intera rassomiglino.

Coi debiti attuali dello Stato per le ferrovie, colla necessità di non toccare troppo ai proventi che il Tesoro ricava oggi dall'esercizio ferroviario, coll'urgenza di provvedere all'assetto delle linee (2) colla convenienza assoluta di preparare il terreno a facilitazioni di traffico, sembra che le condizioni fondamentali, cui i nuovi contratti debbano rispondere, siano:

1) L'assunzione da parte dei concessionari di tutte le passività dell'Esercizio ferroviario al 30 giugno 1905, liberando di correlazione lo Stato;

2) Corresponsione allo Stato di un canone fisso con partecipazione agli aumenti medi quinquennali di prodotto lordo ed agli utili netti dell'esercente, o, diversamente, ripartizione del prodotto netto fra l'Erario e l'esercente, in modo da tutelare equamente gli interessi loro comuni e quelli generali dell'economia del Paese;

3) Il carico all'esercente di tutte le opere per mettere e mantenere in assetto le linee, nonchè di tutte le provviste di materiale e di tutte le altre spese per aumenti patrimoniali;

---

(1) Nel Rapporto annuale della Camera di Commercio di Amburgo per il 1902 si leggono vivi lamenti, perchè i Consigli creati appositamente per dare il loro parere in merito alle tariffe ed altre questioni ferroviarie, Consigli di cui fanno parte i rappresentanti del commercio e della produzione, non sono sentiti. E non sono sentiti appunto sugli argomenti che loro dovrebbero essere sottoposti. Il Governo prussiano fa senza del parere dei Corpi consultivi. Questi risultano così creati solo per lustra.

(2) Più addietro, con una limitazione forse eccessivamente prudente, sono state esposte in L. 220 milioni le spese per l'assetto più urgente delle linee. In un articolo apparso sul fascicolo 1° maggio della *Nuova Antologia*, l'onorevole senatore Ugo Pisa, con la rara competenza che lo distingue, espone, e, quel che è più, in modo specificato per ogni titolo di spesa, un fabbisogno di lire 850 milioni, cui lo Stato dovrà provvedere nel prossimo settennio per avere le linee nel voluto ordine. Pur togliendo dal calcolo dell'onorevole Pisa i 105 milioni circa di raddoppio delle linee Ancona-Brindisi e Torre Annunziata-Battipaglia, raddoppi che incombono, come s'è visto, alla Società delle Meridionali in proprio e i 200 milioni delle nuove, *indispensabili* ed *improrogabili* linee Genova-Valle del Po e Bologna-Firenze, che entrerebbero sul conto Costruzioni, resterebbero sempre ben 550 milioni di lavori a farsi sulle linee attualmente in esercizio.

Il calcolo, venuto da persona di speciale competenza finanziaria, e in grado, per moltissime ragioni, d'avere tutti i dati tecnici, i più esatti, dimostra ancora una volta la gravità del problema dal dunto di vista finanziario, ed indica quanto sia stata limitata la somma — non compreso in essa il disavanzo degli Istituti di previdenza — di *novecento* milioni esposta nel testo della Relazione quale debito, presente o di un prossimo futuro, dello Stato, e come occorrerebbe elevare tale somma ad un miliardo e duecentocinquanta milioni circa, o ad un miliardo e mezzo nel caso si volesse — e sarebbe doveroso — comprendervi il disavanzo degli Istituti pel personale.

Un miliardo e mezzo dopo avere già spesi cinque miliardi nelle costruzioni! E' una cifra enorme, che sta a provare tutta la leggerezza di criteri che ha presieduto fin qui nel nostro Paese all'ordinamento ferroviario.

4) Un equo margine di profitto all'esercente, che lo invogli a riduzione di tariffe ed a miglioramenti al servizio ed al personale;

5) Una lunga durata del contratto, che permetta l'ammortamento dei rilevanti debiti assunti e dei capitali da investirsi nei nuovi lavori, in modo da ritornare, alla fine del contratto, le ferrovie libere da ogni peso allo Stato;

6) Ingerenza governativa limitata alla vigilanza stabilita dalla legge per le ferrovie a concessione intera di proprietà e d'esercizio ed a quella sull'osservanza del contratto;

7) La separazione assoluta dei contratti di esercizio da quelli di costruzione;

8) Soppressione di ogni distinzione fra rete principale e rete secondaria;

9) Divisione longitudinale della rete ferroviaria italiana.

Giunta al termine del suo studio, la Commissione esprimeva la speranza che la Camera vorrà fare favorevole accoglienza alle conclusioni prese, approvando al riguardo il seguenle Ordine del giorno:

La Camera di Commercio di Milano:

Udita la Relazione della Commissione dei Trasporti sul nuovo ordinamento delle Ferrovie italiane;

Rilevato che le vigenti Convenzioni non hanno corrisposto alle più modeste aspettative;

Considerato che la causa prima di tale risultato negativo va ricercata nell'intimo nesso fra l'azienda ferroviaria e le finanze pubbliche;

Profondamente convinta che l'Esercizio governativo, anche se autonomo, invece di allentare non farebbe che praticamente ribadire il vincolo delle Ferrovie al bilancio dello Stato, con grave e continuato pregiudizio dell'economia nazionale;

Riaffermando i suoi precedenti voti in argomento,

Delibera di insistere presso il Governo ed il Parlamento, perchè l'Esercizio delle Ferrovie italiane sia affidato all'industria privata con separazione assoluta, effettiva dell'Amministrazione delle Ferrovie da quella del Tesoro, e approva al riguardo le considerazioni e le conclusioni della Commissione dei Trasporti.

La Camera, nella sua seduta del 4 giugno 1903, approvava l'Ordine del giorno, tributando lode meritata alla Commissione per il lavoro compiuto.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 14 maggio 1903

(*Continuazione — V. N. 26*).

Merci. — Dopo i perfezionamenti e le facilitazioni portate alle tariffe negli anni decorsi, nessuna notevole innovazione è stata introdotta quest'anno nelle nostre tariffe interne per le merci. Soltanto per certi trasporti, i quali non si sarebbero potuti effettuare senza un ribasso straordinario di tariffa, si sono istituite due tariffe eccezionali, con rinunzia da parte del Governo ad una quota sulla sua compartecipazione, una per pietre greggie da Serra S. Quirico a Fano e Pesaro, ed una per l'asfalto da S. Valentino Caramanico per l'estero. Altra tariffa eccezionale è stata attuata a favore dei trasporti di bottame e fustame prodotto dall'industria Pugliese.

In forza poi di apposita Legge approvata dal Parlamento, col 1° luglio del 1902 restarono abrogate le sopratasse, che, a forma del Capo XVI delle Tariffe, si applicavano ai trasporti a piccola velocità ed a tariffa speciale pel transito sui tratti acclivi delle linee Foggia-Napoli, Termoli-Benevento-Campobasso ed Aquila-Terni.

Col 1° gennaio detto anno, in coerenza ad una convenzione stipulata col Ministero delle Finanze in unione alle Società per l'esercizio delle Reti Mediterranea e Sicula, assumemmo l'intero servizio dei trasporti di generi di privativa in base al sistema già in vigore per l'altro servizio dei trasporti militari. Con tale provvedimento è stata assicurata alle ferrovie la quesi totalità delle spedizioni di sali e tabacchi, che in parte non lieve restavano prima sottratte al nostro traffico dalle imprese assuntrici, quando queste trovavano convenienza di servirsi di altri mezzi di trasporto.

Per accordi presi con quasi tutte le Amministrazioni degli Stati partecipanti alla Convenzione internazionale di Berna pei trasporti delle merci, si sono concretate pei servizi internazionali diretti disposizioni conformi, le quali, completando quelle della Convenzione medesima, faciliteranno i traffici internazionali ed agevoleranno l'istituzione di nuove tariffe da e per l'estero.

Concessioni speciali. — Trasporti militari. — Nella Relazione dell'esercizio precedente già dicemmo che col 1° luglio 1902 sarebbero state attuate tanto la riforma delle tariffe e dei regolamenti pei trasporti favoriti dalle concessioni speciali, enumerate nell'Appendice n. 1, allegato *E* del Contratto di esercizio, quanto la riforma del Regolamento pei trasporti militari.

Ora, mentre la prima ebbe realmente effetto colla data suindicata, la seconda ha potuto essere attuata soltanto il 1° febbraio del corrente anno.

§ 6. — Traffico.

I prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, depurati dell'imposta erariale, furono nel 1902 i seguenti:

L. 128,987,227.82 per le linae della rete principale;
» 10,550,097.22 per le linee della rete complementare;

L. 139,537,325.04 in totale.

In confronto ai prodotti dell'esercizio precedente si ha nel 1902:

L. 7,880,506.47 in più per la rete principale;
» 622,692.83 in più per la rete complementare;

L. 8,503,199.30 di aumento complessivo in confronto del 1901.

I proventi delle due reti si rlpartiscono per categorie di trasporti nel modo seguente:

Categorie dei trasporti	1901	1902	Differenze nel 1902 in più	Differenze nel 1902 in meno
RETE PRINCIPALE (1)				
Viaggiatori	45,403,106.60	47,494,616.93	2,091,510.33	—
Bagagli, giornali e cani	2,242,015.25	2,323,468.22	81,452 97	—
Merci, veicoli, ecc. a G. V.	7,679,672.56	7,847,928.15	168,255.59	—
Merci e bestiame a P. V. acc.	8,182,977.96	8,460,958.32	277,980.36	—
Merci, veicoli e best. a P. V.	57,117,807.52	62,445,643.35	5,327,835.83	—
Prodotti indiretti	481,141.46	414,612.85	—	66,528.61
Totale	121,106,721.35	128,987,227 82	7,947,035.08	66,528.61
			in più 7,880,506 47	
RETE COMPLEMENTARE				
Viaggiatori	3,383,370.28	3,529,886.54	146,516.26	—
Bagagli, giornali e cani	90,615.37	91.099.77	484.40	—
Merci, veicoli, ecc. a G. V.	562,102.40	567,892.71	5,790.31	—
Merci e bestiame a P. V. acc.	500 355.44	494,598.78	—	5.756.66
Merci, veicoli e best. a P. V.	5,344,926.42	5,819,269.72	474,343 30	—
Prodotti indiretti	46,034.48	47,349.70	1,315.22	—
Totale	9,927.404.39	10,550,097.22	628,449.49	5,756.66
			in più 622,692.83	

(1) Compresa la metà dei prodotti della linea Milano-Chiasso.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico risulta di L. 29,927.43 per la rete principale e di L. 6824.12 per la rete complementare; per

cui in confronto dell'anno precedente si ebbe un aumento di L. 1828.42 nel prodotto medio chilometrico della rete principale e di L. 335.62 in quello della rete complementare.

I risultati del traffico dell'anno 1902 sono contenuti nei quadri allegati, e dal loro confronto con quelli dell'anno precedente si rilevano le seguenti differenze (1):

Movimento e prodotto dei viaggiatori. — La quantità complessiva dei viaggiatori trasportati nel 1902, esclusi gli onorevoli Senatori e Deputati, fu di 19,645,904, mentre nel 1901 se ne trasportarono 18,198,199, cioè 1,447,705 in più.

Il notevole aumento si ripartisce proporzionalmente nelle diverse categorie. Infatti la categoria dei viaggiatori a prezzo intero ha dato, in confronto dell'anno precedente, un maggiore prodotto di L. 439,686.29, ed in quella dei viaggiatori a tariffa ridotta (andata-ritorno, riduzioni diverse, biglietti circolari, di abbonamento, ecc.) si riscontra pure il notevole aumento di prodotto di L. 1,781,527.36, dovuto in gran parte (L. 653,803.87) al continuo incremento nella vendita dei biglietti di abbonamento speciale.

In complesso i prodotti dei viaggiatori nel 1902 segnano, in confronto a quelli del precedente esercizio, un aumento di L. 2,233,548.21.

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — Nella gestione bagagli si nota un lieve aumento nel numero delle spedizioni (47,372) corrispondenti ad un maggior prodotto di L. 83,499.33.

Nei trasporti delle messaggerie e merci rilevasi parimente un sensibile aumento dovuto specialmente ai maggiori trasporti di piccoli colli.

In complesso nel 1902 si ebbe nei trasporti a grande velocità un aumento di L. 253,730 22.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Per effetto dell'aumentato percorso medio verificatosi quest'anno nei trasporti di merci in confronto dell'anno precedente, quantunque si noti una insignificante diminuzione nelle quantità (tonnellate 341), si ha un aumento di prodotto di L. 138,574.70.

E' parimenti notevole l'aumentato traffico del bestiame, e specialmente di quello bovino, suino ed ovino, ammontante in complesso a 30,000 capi, corrispondenti ad un maggior prodotto di L. 127,537.07.

In complesso nel 1902 i trasporti a piccola velocità accelerata segnarono un aumento di L. 269,071.56.

Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità. — In confronto del precedente esercizio è degno di nota l'aumento verificatosi nel 1902 nei trasporti merci. Infatti le spedizioni senza vincolo di peso dànno un aumento di spedizioni 196,757 corrispondenti ad un maggior prodotto di L. 1,461,358.15, e quelle a carro completo segnano un aumento di tonnellate 711,400, corrispondenti ad un maggiore prodotto di L. 4,228,466.33.

In complesso i trasporti a piccola velocità dànno, in confronto al 1901, un aumento di L. 5,717,217.80.

§ 7. — Proventi in rimborso di spesa.

A L. 2,675,018.85, ammontarono nel 1902 i proventi in rimborso di spesa, con un aumento di L. 231,936.91 in confronto a quelli del 1901.

§ 8. — Prodotto netto del traffico.

I risultati dell'esercizio nel 1902 furono i seguenti:

Proventi della rete principale e di quella complementare, compresi i prodotti indiretti . . .		L. 139,537,325.04
Spese di esercizio .	L. 92,541,668.07	
A dedurre i proventi in rimborso di spesa .	» 2,675,018.85	
		» 89,866,649.22
Prodotto netto		L. 49,670,675.82

(1) Come nelle precedenti Relazioni, in questo confronto non si tiene conto del movimento e del prodotto della linea Milano-Chiasso.

Le spese per le due reti riunite corrispondono al 64.40 per cento del prodotto lordo, mentre nel 1901 lo stesso rapporto era del 69.74 per cento.

I risultati dell'esercizio 1902, tenuto conto della partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e dei proventi non derivanti dal traffico, figurano nel prospetto allegato N. 3.

VI. — **Contenzioso.**

Il numero e il risultato delle liti nelle quali si è trovata impegnata la Società nel corso del 1902, sono quelli che risultano dal seguente prospetto:

Riassunto delle cause dell'anno 1902. — Cause pendenti al 31 dic. 1901 avanti alle Corti, Tribunali, Preture, ecc. 512; avanti ai Conciliatori 242. Dette introdotte durante l'anno 1902 avanti alle Corti, Tribunali, Preture, ecc. 408; avanti ai Conciliatori 1679. — Totali 920 e 1921.

Esito delle cause durante l'anno 1902:

Avanti alle Corti, ecc.: vinte 58, perdute 17, perenti 2, transatte 182, abbandonate 35. — Totale cause definite durante il 1902 N. 294;

Avanti ai Conciliatori: vinte 49, perdute 243, transatte o abbandonate 597. — Totale 889.

Rimangono pendenti al 31 dicembre 1902: avanti alle Corti, ecc. 626; avanti ai Conciliatori 1032.

La proporzione fra le cause vinte e quelle perdute e transatte si mantiene presso a poco quella degli anni precedenti per quanto riguarda le cause davanti le Corti, i Tribunali e i Pretori; ma per quanto riguarda le cause davanti ai Conciliatori, insieme con un notevolissimo aumento nel numero delle cause introdotte, si verifica una sensibile e impressionante eccedenza delle sconfitte sulle vittorie. La circostanza che le stesse questioni le quali sono risolute con esito favorevole per la ferrovia dalle giurisdizioni superiori vengono decise con esito contrario davanti la giurisdizione dei Conciliatori, dove troppo spesso si hanno sentenze in aperto contrasto con la più costante giurisprudenza anche delle Corti supreme di Cassazione, spiega meglio di ogni parola la ragione del fenomeno, e rende legittimo il dubbio se per certe controversie, la risoluzione delle quali richiede qualche cosa di più che il semplice sentimento dell'equità naturale, ed oltrepassando il caso speciale deciso da un effetto di ripercussione sopra interessi più gravi e generali, la giustizia di conciliazione risponda veramente al suo scopo e agisca in realtà come elemento d'ordine in relazione in special modo al funzionamento dei pubblici servizi.

Fra le sentenze pronunziate nelle cause agitate nel corso dell'anno 1902 crediamo degne di segnalazione:

quella della Corte di Cassazione di Firenze del 15 gennaio 1903 con cui fu decisa la questione, in altre sedi variamente risoluta, circa la responsabilità della ferrovia in materia di richiesta di vagoni, e con cui fu stabilita la massima, che per l'art. 106 delle condizioni di trasporto l'Amministrazione ferroviaria non è tenuta ai danni ove nelle 36 ore non metta a disposizione del richiedente il vagone domandato;

quella della Cassazione di Roma del 3 giugno 1902 con cui fu deciso che il privilegio del vettore sulle cose ad esso consegnate pel trasporto opera a favore delle ferrovie anche per le tasse di deposito e di sosta dovute sulla merce colpita da sequestro alla stazione di partenza;

quella della Cassazione di Roma a sezioni unite del 17 maggio 1902 con cui venne autorevolmente sanzionata la prevalente giurisprudenza, secondo la quale l'esercizio del potere disciplinare delle Amministrazioni ferroviarie sui loro impiegati è al di fuori e al di sopra dei rapporti contrattuali; onde l'Autorità giudiziaria, salvo ad esaminare la regolarità del procedimento e la corrispondenza della pena comminata dai regolamenti con quella applicata al fatto ritenuto costante dall'Amministrazione, è incompetente a riesaminare gli elementi di prova valutati dalla Amministrazione stessa e a sindacarne in merito i provvedimenti;

quella della Cassazione di Roma del 15 febbraio 1902,

con la quale fu confermata la massima che le Società ferroviarie sono tenute al pagamento della tassa a favore delle Camere di Commercio solo nel distretto in cui ha sede la loro direzione generale, e che le stazioni agli effetti di detta tassa non possono considerarsi come altrettanti differenti esercizi o stabilimenti sociali;

quella della Corte di Appello di Firenze del dì 11 dicembre 1902, con la quale venne deciso che il privilegio della tassa fissa di registro, di cui all'art 45 del contratto di esercizio, si applica a tutti i contratti che comunque tendono a prevvedere ai bisogni, ai perfezionamenti e alle comodità dei servizi dell'esercizio, o che hanno per obbietto la realizzazione vuoi dei prodotti diretti vuoi degli indiretti, purchè si riferiscano esclusivamente alle linee costituenti la rete concessa con le convenzioni del 1885.

Dobbiamo poi aggiungere che la Corte d'Appello di Roma con sentenza 19 febbraio-10 marzo 1903, pronunziando sull'appello da noi interposto contro il lodo del Collegio Arbitrale delli 11 maggio 1901, di cui vi tenemmo parola nella relazione del decorso anno, ha in parte riformato il lodo stesso, in quanto mentre ha dichiarato non essere luogo a deliberare sulla questione se il Regolamento sul Sindacato e la vigilanza governativa del 31 ottobre 1873 sia tuttora in vigore rispetto all'esercizio disciplinato dalle convenzioni del 1885, questione che il lodo aveva risoluta in senso affermativo sebbene con alcune limitazioni, ha poi deciso che la Società non può rifiutare di assoggettarsi all'osservanza del R. Decreto 22 marzo 1900, n. 144, le cui disposizioni ha ritenuto che abbiano un valore obbligatorio di per sè stante, quantunque emanate sotto forma di semplici modificazioni al citato regolamento del 1873.

Contro tale sentenza ci proponiamo di ricorrere per cassazione alla Corte Suprema. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Viaggio di S. M. il Re d'Italia a Parigi.

Il 15 di questo mese, partendo alle ore 22.50 da Racconigi, S. M. il Re d'Italia si recherà a Parigi in visita ufficiale, viaggiando con treno speciale. Passerà per Torino poco prima di mezzanotte e giungerà il 16 alle 3.30 pom. alla stazione dell'Avenue du Bois de Bologne passando sulla linea dell'Ouest e della Petite Ceinture, facendo così tre regressi, a Torino, ad Amberieu ed a Bercy all'ingresso di Parigi.

Il ritorno avverrà il 19 luglio, partendo dalla stazione des Invalides alle ore 3.30 pom. e con arrivo a Torino il 20 alle 9 e mezza ed a Racconigi alle 10.17.

Il treno sarà tutto di materiale della Rete Adriatica, cioè composto di quattro saloni e due bagagliai del treno Reale, di una carrozza ordinaria di prima classe a sette compartimenti ed un bagagliaio intercomunicanti per il seguito e di una carrozza a 4 compartimenti per i funzionari della ferrovia che scortano il treno e per quello di servizio: i quattro saloni sono uno per S. M., uno per le Eccellenze che accompagnano S. M., uno servirà di sala da pranzo ed uno per cucina.

A Modane verrà aggiunta una vettura francese per il personale superiore dell'Amministrazione della P. L. M., che salirà in parte a Modane ed in parte a Dijon.

Il treno speciale quale verrà consegnato al confine francese avrà così una composizione perfettamente uguale a quella del treno che lo scorso anno andò a Berlino ed al confine della Russia; avrà un peso di circa 250 tonnellate e sarà lungo poco più di 130 metri.

Per gli sgravi del Mezzogiorno.

(*Riduzione delle tariffe ferroviarie*).

La Corte dei Conti ha registrato in data del 26 giugno il Decreto Reale, da convertirsi in legge, col quale è autorizzata l'attuazione di nuove tariffe eccezionali ferroviarie per trasporti che originano dalle Provincie Meridionali e dalla Sicilia.

Con altro Decreto, le stesse eccezionali concessioni sono estese anche ai trasporti che dalla Sardegna si effettuano per il Continente.

Le tariffe ferroviarie eccezionali andranno in vigore col 1° agosto prossimo, e dureranno, in via di esperimento, fino al 30 giugno 1904.

I ribassi consentiti dal Governo hanno per base una riduzione di prezzo che varia dal 10 all'80 0[0, e cioè: per trasporti da 1 a 200 km. la riduzione del 10 0[0; per trasporti da 201 a 400 km. il 20 0[0; per trasporti da 401 a 600 km. il 40 0[0; per trasporti da 601 a 800 km. il 60 0[0; per trasporti oltre gli 800 km. l'80 0[0.

Le merci sarebbero:

Bozzoli vivi, bestiame bovino da lavoro e da macello, uva fresca, derrate alimentari, agrumi, cereali, legumi, farine, paste, frutti meridionali, vino comune, mosto, uva pigiata, olio d'oliva, lana sudicia, radici e sugo di liquirizia, legname in genere, zolfo marinato, fieno, paglia, concimi chimici, macchine e meccanismi per uso agricolo, formaggio pecorino, cacio cavallo, patate, castagne, tartaro greggio, acqua dolce, agro e sugo greggio e crudo di limone, arancio, ecc.

Siamo informati che il Ministro dei Lavori Pubblici, con sua circolare recente, ha dato partecipazione alle Camere di Commercio del Mezzogiorno del detto Regio Decreto.

Colla stessa circolare vennero comunicati alle predette Camere di Commercio i quadri delle percentuali delle riduzioni, coll'indicazione delle singole tariffe a cui esse si riferiscono, con viva raccomandazione di richiamare su di esse l'attenzione dei produttori e dei commercianti dei rispettivi distretti camerali, acciocchè dei benefizi concessi dal Governo a favore delle provincie meridionali, possa trarne vantaggio il maggior numero di interessati.

Per il Sempione.

Fra i parecchi progetti di legge approvati il 28 giugno dalla Camera sono stati compresi i seguenti:

Autorizzazione di spese occorrenti alla costruzione della stazione internazionale di Domodossola, all'impianto del servizio di trazione nella stazione di Iselle, e alla costruzione degli uffici davanti alle stazioni di Preglia, Varzo ed Iselle (ferrovia Domodossola-Iselle);

Approvazione della Convenzione firmata a Roma il 16 maggio 1903 per il trasferimento alla Confederazione Svizzera della concessione fatta dal Governo Italiano alla Compagnia del Giura-Sempione per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria del Sempione nel territorio del Regno.

— In base all'art. 15 della convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della Rete ferroviaria italiana con la Rete svizzera a traverso il Sempione, devesi, prima dell'apertura all'esercizio della linea, addivenire fra i due Governi ad una convenzione per il servizio delle dogane.

A questo proposito sappiamo che allo scopo di esami-

nare come potrebbe convenientemente funzionare il doppio servizio doganale italiano e svizzero pei trasporti attraverso il Sempione, sarà tenuto un sopraluogo, al quale prenderanno parte un funzionario del Ministero delle Finanze, un funzionario del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed un funzionario della Rete Mediterranea col concorso di un funzionario doganale svizzero.

La Commissione dei detti funzionari inizierà i suoi lavori alla stazione di Chiasso, per prendere cognizione del sistema colà seguito, che raffronterà poi con quello in uso nelle stazioni di confine franco-svizzero.

Il Ministero delle Finanze sarà rappresentato dal signor cav. Angelo Bosio, commissario di dogana, ed il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate dal signor comm. G. Sanguini, ispettore capo direttore della Divisione commerciale.

><

L'Unione delle Camere di Commercio per l'esercizio ferroviario e per un nuovo valico appenninico.

Il 28 giugno ha avuto luogo in Roma la seconda assemblea generale dell'Unione delle Camere di Commercio.

Iniziatasi la discussione sul riordinamento dei servizi ferroviari italiani, l'assemblea si dichiarò in massima favorevole all'esercizio privato, purchè nei nuovi ordinamenti vengano meglio tutelati i legittimi interessi delle industrie e del commercio. Tale risultato si raggiungerebbe facendo dipendere dallo sviluppo dei traffici nazionali il vantaggio delle parti contraenti. Concludendo, l'Unione ritiene indispensabile; che, affidato l'esercizio alle Società private, la concessione debba essere indipendente da ogni incarico di costruzione di nuove linee; che sia abolita ogni distinzione fra rete principale e rete secondaria; e che sia introdotto il sistema di vigilanza nell'esercizio in modo che possano influire sull'andamento, lo Stato e le Camere di Commercio in rappresentanza degli interessi dell'industria e del commercio.

— In merito alla questione di un nuovo valico appenninico per migliorare le comunicazioni fra l'Alta Italia e Genova, l'Assemblea ha approvato un ordine del giorno col quale, rilevata la necessità di costruire una linea da Genova alla valle del Po, si fa voti che vengano adottate misure di pronta efficacia per portare un immediato sollievo alle linee esistenti da Sampierdarena a Ronco con applicazione della trazione elettrica, ovvero di altro efficace sistema per far fronte all'incremento normale del traffico.

><

Per gl'infortuni nelle ferrovie.

È stato approvato il regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate.

><

Biglietti combinabili internazionali marittimi.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito a comunicazioni avute dall'Amministrazione gerente il servizio dei biglietti combinabili internazionali, circa a domande di partecipazione di talune Compagnie di navigazione francesi, ha creduto opportuno di provocare l'adesione altresì della Navigazione Generale Italiana, malgrado che taluni suoi percorsi siano concorrenti a quelli ferroviari.

A questo proposito ci risulta che la Navigazione Generale ha offerto il suo servizio per i percorsi seguenti: Napoli-Messina, Napoli-Palermo, Napoli-Tunisi, Napoli-Alessandria d'Egitto, Palermo-Tunisi, Brindisi-Alessandria, Brindisi-Corfù, Brindisi-Pireo, Brindisi-Costantinopoli.

La relativa proposta verrà presentata all'approvazione del Comitato della Lega in una prossima sua adunanza, per modo che la partecipazione della Navigazione Generale al servizio, del quale trattasi, potrà aver principio al 1° ottobre 1903.

><

Abbonamenti speciali di viaggio.

Con suo recente decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvata la proroga, in via di esperimento, per altri due anni, e cioè dal 1° luglio 1903 a tutto giugno 1905, della tariffa degli abbonamenti speciali, quale è stata in vigore dal 1° giugno 1901 a tutto giugno u. s., e di tutte le relative norme e condizioni, fatta eccezione di quella formante oggetto del terzo capoverso dell'articolo 16, che verrà sostituita dalla seguente, intesa a togliere ragione ai dubbi ed alle contestazioni cui l'attuale testo ha dato più volte motivo:

« Nel caso terzo le tasse e sopratasse, di cui sopra, sono applicate per il percorso convenzionale di 20 km. per ogni ora o frazioni di ora trascorsa dalla scadenza del biglietto, col massimo di 3000 km. per ogni giorno. L'importo complessivo delle tasse e sopratasse è però limitato al doppio del prezzo del biglietto d'abbonamento ».

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno esaminate le domande ricevute da varie parti di allargamenti della tariffa suddetta ed in particolare della concessione dei relativi biglietti per due zone adiacenti di diversa Rete. Ma esse hanno dovuto concludere per la esclusione di qualsiasi nuova agevolazione nella materia degli abbonamenti speciali, giacchè hanno potuto constatare che gli abbonamenti di breve durata, e massimamente quelli quindicinali, costituiscono un massimo di prestazioni contro un minimo di compenso, per ciò che per tali abbonamenti è, si può dire, esclusa ogni sosta nell'uso, ed ogni alea contraria al viaggiatore, il quale sceglie con studiata preveggenza brevi periodi saltuari per addensare in ognuno di essi una numerosa serie di viaggi, che vengono così ad essere pagati con un enorme ribasso.

><

Biglietti andata e ritorno Udine-Venezia.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha istituiti, fra Udine e Venezia e viceversa, biglietti di andata e ritorno per la via di Portogruaro-Casarsa, ai prezzi di L. 22.40 per la prima classe, L. 15.65 per la seconda, e L. 10.10 per la terza.

Per migliorare poi le comunicazioni fra i detti centri, la Direzione stessa sta studiando opportuni ritocchi di orario sulle proprie linee in relazione anche alla istituzione di una nuova serie di biglietti di andata e ritorno valevoli per seguire, nell'andata, la via di Conegliano, e nel ritorno quella di Portogruaro Casarsa o viceversa.

><

Trasporto di petrolio in vagoni-serbatoi.

Ci informano da Messina che la Società italo-americana per il petrolio, con sede in Venezia, ha quasi condotto a termine le pratiche col R. Governo e con le Autorità locali, per essere autorizzata ad impiantare in quella città, e precisamente nei locali dei magazzini generali, un deposito di petrolio, allo scopo di diramare da Messina, come punto principale del deposito, l'approvvigionamento del petrolio nelle altre piazze dell'isola, approvvigionamento che attualmente vien fatto con avviso per via di mare in tutti i porti della Sicilia.

Ora, la Società stessa che vorrebbe impiantare a Catania ed a Palermo dei depositi succursali, collegati colla

ferrovia, per rendere più spedito e meno costoso il travaso del liquido, sta trattando coll'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate e colla Società per le Ferrovie della Sicilia per ottenere facilitazioni pel trasporto della merce in vagoni-serbatoi di sua proprietà.

><

Il sale industriale.

Ci risulta che la Camera di Commercio ed Arti di Torino ha comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici di aver fatto piena ed assoluta adesione ai voti contenuti in un ordine del giorno recentemente votato dall'Unione delle Saponerie italiane, inteso ad ottenere che il sale industriale necessario alla fabbricazione del sapone venga concesso a prezzo di costo, come si pratica per altre industrie, allo scopo di porre l'industria saponiera italiana in grado di concorrere colle fabbriche estere.

La Camera stessa, per proprio conto, ha poi richiamata l'attenzione del prefato Ministero sulla necessità, se vuolsi raggiungere l'intento propostosi, di concedere una declassificazione del sale industriale destinato alla fabbricazione del sapone, agli effetti del trasporto ferroviario, portandolo, dalla classe V della tariffa speciale n. 75, alla classe VIII.

><

Nuovi lavori portuali.

Con la legge dei 32 milioni per opere marittime, approvata sabato dalla Camera, sono autorizzate queste spese:

L. 700,000 per la costruzione delle banchine nel porto di Savona; L. 314,000 per il prolungamento del molo occidentale e la costruzione di un nuovo tratto di banchina nel porto di San Maurizio; L. 300,000 per il prolungamento del molo di mezzogiorno per il porto di San Remo; L. 150,000 per il prolungamento della banchina settentrionale e la costruzione di uno scalo di cariaggio nel porto di Oneglia; L. 1,450,000 per la escavazione straordinaria, il prolungamento del piazzale sporgente del porto mercantile con banchine di approdo, l'impianto di boe e la formazione di un nuovo braccio di scogliera nel porto di Spezia; L. 1,600,000 per l'ampliamento della darsena e altri lavori nel porto di Livorno.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando su di una vertenza relativa alla materia delle *acque pubbliche*, ha emesso la seguente decisione:

« È questione sottratta alla competenza della quarta Sezione in sede di legittimità l'apprezzare se una domanda di derivazione d'acqua fu fatta al solo scopo di ostacolare la procedibilità della domanda di un altro aspirante.

« Il criterio di preferenza desunto dalla prevalenza dei motivi di pubblico interesse è applicabile anche alle domande per derivazioni d'acqua a scopo d'irrigazione, potendo l'interesse pubblico essere anche mediato e indiretto.

« L'erronea interpretazione di una legge non può costituire motivo di ricorso contro provvedimenti facoltativi dell'Amministrazione quando questa dimostri che, anche data la retta interpretazione della legge, non avrebbe voluto far uso della sua facoltà ».

— Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha dato il seguente parere in materia di Consorzi stradali:

« È inattendibile il ricorso presentato contro la G. P. A. che dichiara costituito un Consorzio per la costruzione di una strada intercomunale, quando risulti in fatto che l'opera è necessaria, perchè la comunicazione mulattiera esistente si dimostri pressochè impraticabile nella stagione invernale, e perchè la spesa gravissima incontrata dai Comuni per la costruzione di alcuni tronchi della strada stessa rimarrebbe senza frutto ».

— Lo stesso Consiglio di Stato, in materia di Tassa d'esercizio per ferrovie, ha emesso il seguente parere:

« È concorde la giurisprudenza amministrativa e giudiziaria nel ritenere che l'esercizio di una rete tramviaria o ferroviaria, sebbene si esplichi in vari Comuni, sia da considerare come industria unica e, come tale, soggetta ad unica tassa.

« È pure concorde la giurisprudenza nel ritenere la natura reale e locale della tassa di esercizio, nel senso che essa colpisce non l'esercente, ma l'esercizio, e debba essere applicata nel luogo dove l'esercizio stesso, l'industria o rivendita produttrice di un reddito hanno esistenza o sviluppo, indipendentemente dal domicilio o dalla dimora abituale dell'esercente o rivenditore, e indipendentemente dalla sede legale della Società esercente.

« Una Società ferroviaria deve quindi corrispondere la tassa d'esercizio, non nel Comune dove ha la sua sede legale, ma in quello ove sono la stazione principale, la sede dell'Amministrazione della linea, il centro di tutti i servizi attinenti all'esercizio ».

— Il Consiglio di Stato, poi, ha approvato il progetto per l'ampliamento delle attuali banchine e del ponte trapezionale per l'approdo dei piroscafi che fanno il servizio degli emigranti nel porto di Napoli, con una spesa di L. 700,000.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma a Sezioni riunite, ha emesso sentenza in materia di Strade vicinali, dalla quale risulta la seguente massima:

« Costituitosi un Consorzio fra gli utenti d'una strada vicinale, ai termini dell'art. 54 della legge sui lavori pubblici, spetta alla G. P. A. di decidere sul ricorso di un privato che asserisca di non essere tenuto a far parte del Consorzio ed a pagare la relativa quota di concorso, sia per non avere partecipato alla sua costituzione o non avervi aderito posteriormente, sia per carenza d'interesse nella manutenzione della strada.

« È pure competente l'Autorità amministrativa a decidere se trattisi nel caso in contestazione, di consorzio per sole opere di manutenzione, e quindi obbligatorio, o di consorzio per la sistemazione o costruzione di una strada vicinale, e quindi volontario ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara di locomotive provvisoriamente deliberata*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara internazionale a licitazione privata per la provvista di 10 locomotive compound a 6 ruote accoppiate e del loro tender. Le Ditte invitate furono 33, delle quali 4 nazionali e 29 estere. Concorsero le 4 nazionali e 20 estere. La fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla « Société Autrich.-Hongr. Priv. des Chemins de Fer de l'Etat », di Vienna, al prezzo di L. 57,420 per ciascuna locomotiva-tender.

(***Gare aperte***).

Il giorno 11 corrente presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea avrà luogo il dissuggellamento

delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle gare per l'appalto ai seguenti lavori:

Sistemazione delle chiusure della stazione centrale di Pisa;

Impianto di una pensilina lungo il magazzino merci e di una tettoia metallica di copertura del nuovo piano caricatore nella stazione centrale di Pisa.

— Il 17 corrente presso la Direzione medesima avrà luogo la gara per l'appalto della fornitura di due tornii a filettare, destinati alle officine del deposito locomotive della stazione di Napoli.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza pom. del 26 giugno 1903).

Provvedimenti per dare sfogo, attraverso alla ferrovia, alle acque di piena fra le stazioni di Bolgheri e di Bibbona, sulla linea Roma-Pisa.

Ampliamento del nuovo scalo merci a piccola velocità nella stazione di Legnano, sulla linea Rho-Gallarate.

Prolungamento dei binari nella stazione di Canelli, sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore.

Convenzione con la Società generale italiana dei telefoni ed applicazioni elettrotecniche per attraversamenti telefonici lungo le linee Torino-Genova, Succursale dei Giovi e Sampierdarena Ventimiglia.

Convenzione con la Società industriale elettrochimica di Pont St-Martin per attraversare con condutture elettriche la ferrovia Biella-Balme.

Impianto di un binario tronco e costruzione di cessi isolati nella stazione di Castelnuovo Belbo sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore.

Atto di sottomissione della Società Adriatica per l'assunzione *à forfait* della mano d'opera relativa ai rifacimenti in acciaio di binari e deviatoi armati in ferro.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Sistemazione del servizio di estinzione incendi nelle stazioni di Giulianova, Castellammare Adriatico, Chieti e Popoli, per L. 1725.

Impianto di un motore verticale di 100 HP in sostituzione di altro da 35 HP attualmente in opera nelle officine di Napoli, per L. 32,000.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Sulmona, per L. 10,540.

Lavori intesi ad assicurare la continuità dell'esercizio, minacciata dalle piene del torrente Savolano, fra la fermata di S. Luca e la stazione di Orciano, fra i km. 298 e 300 della linea Roma-Pisa, per L. 23,300.

Costruzione di un forno da pane nella fermata di Pederobba-Molinette, sulla linea Treviso-Belluno, per L. 400.

Rifacimento di m. 510 di binario sulla prima linea della stazione di Udine, per L. 5100.

Impianto di due cancelli scorrevoli in ferro e di due cancelletti girevoli laterali nel passaggio a livello di S. Spirito, al km. 227.225 della linea Roma-Firenze, in sostituzione degli attuali cancelli in legno, per L. 1930.

Consolidamento della trincea compresa fra i km. 32.557 e 32.833 della linea Portocivitanova-Albacina, per L. 700.

Allargamento della luce del ponticello al km. 9.817 della linea Attigliano-Viterbo, per L. 2080.

Prolungamento del binario tronco esistente nella fermata di San Biagio, sulla linea Ferrara-Rimini, per L. 9080.

Rete Mediterranea:

Impianto di una comunicazione fra la seconda e la terza linea in stazione di Castagnole Lanze, per L. 1700.

Lastricatura dei marciapiedi fra la prima e la seconda linea della stazione di Caserta, per L. 3100.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di diramazioni di acqua nella stazione di Saluzzo, per L. 325.

Sistemazione dei dormitori del personale viaggiante e delle guardie di P. S. nella stazione di Livorno S. Marco, per L. 1725.

Sostituzione di cancelli normali in ferro alle sbarre di chiusura del passo a livello al km. 39.200 della linea Napoli-Eboli, per L. 856.

Consolidamento della sede stradale fra i km. 37.989 e 34.073 fra le stazioni di Agropoli e di Torchiata, per L. 14,600.

Impianto di bocche d'acqua per il lavaggio dei veicoli nella stazione centrale di Reggio Calabria, per L. 500.

Demolizione e ricostruzione del cavalcavia Bianchetti (salita di San Rocco) nella stazione di Genova P. P., per L. 60,000, delle quali L. 54,500 per i lavori da eseguirsi in appalto.

Miglioramento al materiale rotabile per la trazione elettrica sulla linea Milano-Varese, per L. 8100.

Ampliamento dello scalo merci della stazione di Farigliano, per L. 12,200, delle quali L. 9720 per i lavori da appaltarsi.

Impianti meccanici di difesa contro la malaria in alcuni fabbricati del tronco Cosenza-Pietrafitta, per L. 3500.

Sistemazione delle latrine sui piazzali esterni della stazione centrale di Napoli, per L. 6800.

Rete Adriatica:

Provvista di 6000 piastre speciali in acciaio fuso per passi a livello, necessarie nei binari armati e da armarsi, con i nuovi modelli R. A. 36 S e R. A. 36 N, per L. 20,700.

Applicazione di suonerie elettriche di controllo ai segnali a disco della stazione di Tocco Castiglione, per L. 1190.

Costruzione del cesso alla casa cantoniera al km. 23.388 della linea Parma-Brescia-Iseo, per L. 560.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e di tabelle di avviso in alcuni passi a livello del tronco Fabriano-Urbino, in dipendenza dell'attuazione dell'esercizio economico, per L. 6060.

Costruzione di una fogna pubblica presso la stazione di Roma Porta Maggiore, per L. 2000.

Sistemazione e consolidamento della trincea fra i km. 138.850 e 139.070 della linea Roma-Firenze, per L. 13,500, delle quali L. 12,000 per i lavori da appaltarsi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte relative a concessioni speciali di tariffa:

1. Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Pietro Tamini per trasporto di pietre dalle stazioni di Tavernelle e Vicenza a quelle di Milano e Melegnano, riducendosi il quantitativo d'impegno a 500 tonnellate;

2. Proposta dell'Adriatica per la concessione alla predetta Ditta Pietro Tamini di effettuare i suoi trasporti di pietrame, ascritto alla serie H della tariffa speciale 121, in provenienza da Morbegno, Ardenno Masino e Sondrio; e di legname greggio, o semplicemente segato, in partenza da stazioni della linea Colico-Sondrio, in destinazione, il tutto, di Milano e Melegnano, con riduzione del 15 0[0 sui prezzi normali di tariffa, limitatamente al percorso adriatico, verso impegno di un quantitativo minimo annuale di 600 tonnellate.

— Con recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato disposto quanto segue:

1. La stazione di Montevarchi, nella Rete Adriatica, è ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna e coll'Isola d'Elba, in conformità della proposta all'uopo presentata dall'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e colla Compagnia Reale delle Strade Ferrate della Sardegna;

2. È approvata la proroga per due anni, e cioè fino a tutto giugno 1905, della tariffa locale n. 53 per il trasporto dei cereali in servizio interno della ferrovia di Reggio Emilia, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione ferroviaria interessata;

3. I prezzi stabiliti dalla tariffa locale n. 303, piccola velocità, per i trasporti a vagone completo fino alla portata, o paganti come tali, di granito e pietre in pezzi e blocchi, tanto greggi che lavorati, in partenza dalla stazione di Rezzato e destinati alle stazioni di Roma e Napoli, sono resi applicabili, pel solo percorso della Rete Adriatica, anche ai simili trasporti eseguiti dalle stazioni interne della ferrovia Rezzato-Vobarno e transitanti da Rezzato.

— La Società Mediterranea ha disposto che la validità della tariffa locale n. 417 P. V., per i trasporti delle merci delle prime tre classi da Milano a località del Lago Maggiore, via Arona, che scadrebbe col 31 agosto 1903, sia prorogata sino a nuovo avviso.

— La Società Mediterranea ha disposto che la validità della tariffa locale n. 22, P. V., serie B, per le spedizioni a vagone completo di solfato di ferro, che scadrebbe il 31 agosto prossimo, sia prorogata sino a nuovo avviso; come pure per la tariffa locale n. 229, P. V., per i trasporti di pietre coti, pietre molari e carbonati di calce.

Ha poi stabilito che la tariffa locale n. 204, P. V., per il trasporto di vini comuni, mosto, ecc., che scadrebbe il 10 settembre p. v., sia prorogata fino a nuovo avviso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie e tramvie elettriche Varesine. — Il 1° corrente si tenne a Varese l'assemblea degli azionisti di questa Società, presenti i portatori di oltre 6000 azioni. Venne deciso di ridurre l'attuale capitale da L. 1,100,000 a 550,000 e si approvò il bilancio dell'esercizio scorso, che, col capitale così ridotto, si chiuse in pareggio. Si approvò quindi di aumentare il capitale a 2 milioni di lire colla sottoscrizione di nuove azioni per L. 1,450,000, e di aumentare le obbligazioni pure fino a 2 milioni.

Con tale provvedimento la Società, venendo a disporre di un capitale complessivo di 4 milioni, avrà i mezzi più che sufficienti per sanare le passività e per portare a compimento non solamente l'intera linea elettrica Varese-Luino, ma anche tutte le altre opere che si ritenessero necessarie per un generale miglioramento dell'azienda e del servizio.

A far parte del Consiglio d'Amministrazione furono eletti i signori: ing. cav. Ambrogio Campiglio, rag. Francesco Croci, conte Giulio Venino, cav. Luigi Vergani, ing. Antonio Spasciani, ing. Giovanni Rizzardi ed avv. commendatore Leone Scolari; a Sindaci effettivi i signori: rag. cav. Antonio Garoni, rag. Cesare Zanzi e dott. Ugo Brettauer; ed a supplenti i signori: prof. Giovanni Vannotti e Giovanni Macchi.

Ferrovia Biella-Novara. — Il 1° corr. si tenne a Biella una importante adunanza per addivenire alla costituzione di un Comitato permanente che propugni, in unione a quello già sorto in Novara, la costruzione di una linea ferroviaria diretta, a trazione elettrica, tra Biella e Novara.

Alla riunione, che riuscì oltremodo numerosa, erano rappresentate od avevano aderito le principali Ditte industriali di Biella e del Biellese.

Dopo breve discussione venne approvato il seguente Ordine del giorno:

« Gli intervenuti, facendo voti per la più sollecita costruzione della nuova linea ferroviaria diretta fra Biella, Cossato, Roasenda, Novara, e per lo studio di una diramazione da Roasenda per Vercelli, deliberano la nomina di un Comitato, composto di quindici membri, Presidente e Segretario compresi, al quale siano demandati tutti gli incombenti opportuni per la più sollecita attuazione del progetto. Al Comitato permanente è delegata la nomina di Sotto-Comitati locali nei centri attraversati o favoriti dal servizio della nuova ferrovia, per ottenere da questi appoggi, consigli ed aiuti necessari alla realizzazione dell'opera ».

A Presidente del Comitato stesso venne acclamato l'industriale cav. Felice Piacenza, ed a Segretario l'avvocato Giulio Vitale.

Sono membri del Comitato medesimo i signori: Cav. Giuseppe Ottolenghi e ing. cav. Eugenio Catella, Assessori comunali; Pietro Pellosio, cav. G. B. Serralunga, conte G. Secco-Suardo, Antonio Agosti, ing. Manfredi-Fogliano, ing. Cucco e prof. cav. dott. Vinai.

Ferrovia da Catanzaro città alla Stazione. — Sono quasi ormai esaurite le pratiche per l'allacciamento della Stazione ferroviaria colla città, mediante una ferrovia elettrica a scartamento normale.

E' stato quasi completamente sottoscritto il capitale necessario all'impresa, in L. 490,000; di queste ne furono sottoscritte a Torino 300,000.

La Società e l'Impresa assuntrice dei lavori si sono impegnate ad aprire la linea fra un anno.

Ferrovie Saronno-Olgiate Comasco e Brescia-Cremona. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole per la concessione della ferrovia Saronno-Appiano-Olgiate Comasco per 70 anni col sussidio di 1500 al chilometro e approvò l'attuazione dell'esercizio economico sulla linea Brescia-Cremona.

Ferrovia elettrica Como-Milano. — Per debito di cronisti ci siamo già occupati di un progetto dell'ing. Carlo Pfaltz per la costruzione di una ferrovia elettrica Como-Milano, la quale dovrebbe percorrerne la distanza di km. 39 in 15 minuti circa. Riassumiamo ora la parte finanziaria del progetto stesso. L'ing. Pfaltz calcola che la spesa complessiva dell'impianto ammonti a 5 milioni di lire, e cioè L. 3,200,000 per il corpo stradale, 500,000 per la stazione generatrice, 370,000 per la condottura elettrica, 800,000 per il materiale rotabile e 130,000 per spese diverse.

Il progettista calcola le spese annue d'esercizio in lire 600,000 e gli introiti in L. 840,000, per cui rimarrebbe un utile netto di L. 240,000, corrispondente ad un interesse dell'8 0[0 sul capitale azionario di 3 milioni. Gli altri 2 milioni di capitale necessario all'impianto sarebbeso costituiti da obbligazioni, per cui l'interesse da corrispondersi è dal progettista calcolato nelle spese d'esercizio.

Ferrovia elettrica Varese-Luino. — *Visita di ricognizione del primo tronco Bettole-Grotte di Valdagna.* — Il 27 giugno ebbe luogo la visita di ricognizione di questo tronco per parte dell'Ispettore-capo del R. Circolo ferroviario di Milano cav. ing. Monticelli e dell'ing. Melli, accompagnati dal Direttore della Società sig. De Wolf. La visita, fatta minutamente, ebbe esito soddisfacentissimo, per cui si ritiene che l'apertura all'esercizio di detto tronco avrà luogo quanto prima.

Nuove linee ferroviarie nel Mezzogiorno. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sui seguenti progetti di nuove linee ferroviarie:

Progetto di una ferrovia a scartamento ordinario da Francavilla Fontana a Locorotondo;

Progetto di una ferrovia a scartamento normale da Nardò a Tricase;

Progetto ferrovia a scartamento ordinario da Taranto a Martina Franca.

A proposito della ferrovia Francavilla-Nardò possiamo aggiungere che si è firmato a Lecce il compromesso per la costruzione del tronco ferroviario Francavilla-Lecce-Novoli-Nardò, tra il presidente del Consorzio Mancini e l'ing. Durel, rappresentante la Ditta Darras e compagni di Parigi. Sono state depositate L. 50,000 al Banco di Napoli. Il Consorzio si è dichiarato pronto a stipulare la concessione.

Il comm. Manganella dava affidamento al cav. Mancini che il sussidio in L. 7500, sarà accordato dal Ministro del Tesoro; e che la linea si costruirebbe entro due anni. Il tronco Francavilla-Manduria potrebbe così esercitarsi fra otto mesi.

Nuova ferrovia in Sardegna. — Il Comune di Villanuova Monteleone (Sassari) ha preso l'iniziativa di chiedere al Governo la costruzione di una linea ferroviaria da Alghero a Giave toccando i Comuni di Villanuova Monteleone, Romana, Padria, Pozzomaggiore, Cossaine. Tutti i Comuni interessati e i rappresentati politici sono stati invitati ad aderire al movimento.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1º gennaio al 20 giugno 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,786,669.95, con un aumento di lire 155,760.48 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1º gennaio al 20 giugno 1903 si ragguaglia a L. 62,914,730.26, e presenta un aumento di L. 3,101,468.04 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia della Jungfrau.* — Domenica scorsa ebbe luogo l'inaugurazione di una sezione della strada ferrata della Jungfrau.

Questa sezione, la terza, è scavata in galleria nella parete dell'Eiger, ad un'altitudine di m. 2867. La stazione sotterranea è illuminata da tre grandi aperture scavate nella roccia e da cui si ha una vista magnifica sulla vallata del Grindelwald e sulle montagne circostanti.

Ad un'ora ebbe luogo nel ristorante della stazione del ghiacciaio dell'Eiger (2323 metri) un gran banchetto, nel corso del quale furono pronunciati parecchi discorsi.

La ferrovia dell'Albula. — Sabato scorso ebbe luogo la solenne inaugurazione della ferrovia dell'Albula, che unisce Coira e Tosanna all'Engadina.

Venerdì un treno speciale, partito da Berna all'una del pomeriggio e trasportante 149 deputati del Consiglio Nazionale e 40 deputati del Consiglio degli Stati, la presidenza del Tribunale Federale, la Direzione delle Strade Federali, ecc., giunse a Coira alle 6 1|2, ove erano ad attenderlo il piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni, il Consiglio Municipale di Coira, le Autorità cantonali e cittadine, le Società ed il Corpo dei cadetti. Delle vezzose ragazze nei costumi nazionali dei differenti distretti dei Grigioni, servirono il vino d'onore, mentre il *Männerchor* eseguiva diversi cori patriottici, alternati con dei pezzi eseguiti dal corpo di musica dei cadetti. Non venne pronunciato alcun discorso.

Il treno ripartiva poi per Tosanna conducente una parte degli invitati, mentre gli altri si trattenevano a Coira.

Nella serata giungevano pure a Coira i rappresentanti del Consiglio Federale, i signori Deucher, Comtesse, Forrer e Brenner.

Il treno inaugurale della linea, partito la mattina di sabato da Tosanna, comprendeva 2 locomotive inghirlandate e 22 vetture di persone cogli invitati officiali.

Il viaggio, favorito da un tempo magnifico, riuscì assai bello. Tutte le stazioni sulla linea da Tosanna a Samaden erano splendidamente decorate e piene di gente in abito festivo accorsa dai villaggi circostanti.

Il treno inaugurale giunse a Samaden a mezzogiorno, accolto da numerosa folla plaudente.

Organizzato poi un corteggio, con musica, autorità, dame d'onore, comitati, società, ecc., gli ospiti furono accompagnati all'Hôtel Bernina, dove era allestito un banchetto di 300 invitati. Alla fine furono pronunciati patriottici discorsi.

Ferrovie dell'India Inglese. — Il Segretario di Stato per l'India ha approvato la costruzione di una ferrovia che avrà la sua origine a Gorakhpur e suo punto terminale a Bayaha.

La linea, lunga miglia 60-94, cioè 98 chilometri e 25 metri, sarà allo scartamento di un metro, e costerà presumibilmente 2,482,669 rupie.

Il Segretario di Stato ha pure approvato i lavori ferroviari seguenti, allo scopo di migliorare le condizioni del traffico della linea Eastern Bengal State Railway, entro e presso Calcutta:

1) Costruzione d'una diramazione verso Kankurgachi: lunghezza chilometri 3 e 620 metri; costo dei lavori rupie 1,398,233;

2) Quadruplare la linea fra Dum-Dum e il suo punto di congiunzione col canale sopra una lunghezza di due chilometri e 322 metri; costo dei lavori 616,413 rupie;

3) Quadruplare la linea fra suo punto di congiunzioue col canale e Kankurgachi sopra una lunghezza di due chilometri e 462 metri; costo dei lavori 436,142 rupie.

Ferrovia di Bagdad. — *Nuovo accordo internazionale.* — Auboyneau è riuscito a fare l'unione completa fra i partecipanti della ferrovia di Bagdad. Si è formata una Direzione composta di tre membri francesi e di tre tedeschi.

La partecipazione dei paesi interessati è stabilita nel seguente modo:

Germania 40 0|0, compreso il 10 0|0 formante la parte della ferrovia di Anatolia;

Francia 40 0|0;

Turchia 10 0|0;

Austria e Svizzera, insieme, 10 0|0.

Notizie Diverse

Il grande appalto per l'acquedotto pugliese. — Alle ore 10 antim. del 1º febbraio 1904, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, si addiverrà all'incanto per la concessione della costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese, con derivazione di acque potabili dalle sorgenti del Sele.

La gara sarà internazionale, mediante offerte segrete.

Le offerte di ribasso dovranno consistere in una diminuzione del contributo consorziale complessivo di lire italiane 125 milioni, ripartito in 25 annualità di 5 milioni ciascuna, mediante riduzione di una o più annualità o di decimi di annualità, a cominciare da quelle di più lontana scadenza, in misura non inferiore ad un decimo di annualità.

Le Ditte ammesse dovranno, tre giorni prima di quello stabilito per l'esperimento, far pervenire al Ministero: 1) una dichiarazione con la quale riconoscono di aver presa conoscenza del progetto di massima governativo e delle condizioni locali, ed accettino la piena responsabilità della buona riuscita dell'opera, e tutte le condizioni contenute nel capitolato e regolamento sopracitato: 2) il certificato di aver depositato nella Tesoreria centrale di Roma la somma di lire italiane 1,000,000 come cauzione provvisoria a tutti gli effetti di legge.

— Al Ministero dei Lavori Pubblici è in corso la traduzione nelle principali lingue del regolamento e del capitolato per l'acquedotto pugliese.

Queste traduzioni saranno trasmesse a tutti gli ambasciatori e consolati ed alle Camere di Commercio esteri.

Il bacino di carenaggio a Palermo. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato hanno accolto la proposta fatta dalla Società assuntrice della costruzione e dell'esercizio dei bacini di carenaggio di Palermo, di modificare il primitivo progetto in questo senso.

Il progetto esecutivo stabiliva per il bacino di carenaggio la lunghezza di m. 175.19; ma si è constatato che il maggior numero dei piroscafi che frequentano il porto di Palermo hanno una lunghezza non superiore ai 125 metri; quindi la Società ha proposto di costruire un gargame per accorciare il bacino, diminuendo così le spese d'esercizio e impegnandosi a non oltrepassare la spesa di 3 milioni fissata per la costruzione del bacino.

Per il nuovo Porto di Trieste. — La Camera di Commercio di Trieste emise, giorni sono, voto favorevole al progetto governativo per l'ampliamento di quel porto, progetto che contempla anzi la creazione di un nuovo porto lungo la riviera di Sant'Andrea, nel vallone di Muggia, fra l'Arsenale del Lloyd e la Lanterna. Qui sboccherà anche la nuova ferrovia dei Tauri, per cui si verrà ad ottenere un porto grandioso nelle immediate vicinanze della città.

La spesa preventivata è di 86 milioni di corone, da ripartirsi in dieci anni, ma, a conti fatti, si spenderanno più di cento milioni.

Si tratta di conquistare al mare una vasta estensione di terreno per moli e per magazzini. Di più si dovrà chiudere la baia con tre dighe.

Nell'autunno il Governo presenterà al Parlamento il relativo disegno di legge.

Intanto, coi fondi a disposizione per spese portuali, si iniziò un vasto lavoro d'imbonimento.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Potenza (11 luglio). — Appalto delle opere e provviste pei lavori di completamento del tratto di strada fra il Ponte Favaleto e la Sella Intagliata, del quarto tronco della strada provinciale di terza serie Potenza-Sant'Arcangelo, compreso fra l'innesto con la nazionale Valle d'Agri, presso l'abitato di Corleto Perticara ed il quadrivio della Sella Parabella di Armento, per L. 384,360, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 13 0[0, e cioè per L. 334,393.20, oltre a L. 55,640 a disposizione. Depos. provv. L. 19,000.

Municipio di Monsavito — Ancona (11 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione del pubblico cimitero, per lire 22,344.82, provvisoriamente aggiudicato al signor Budini Annibale di Achille, domiciliato a Monsavito, col ribasso del 10 0[0 su lire 22,344.82. Dep. provv. L. 2000. Consegna lavori 12 mesi.

Municipio di Vigevano — Pavia (11 luglio, ore 10). — Appalto delle opere in muratura occorrenti per l'ampliamento del pubblico macello, per L. 10,822.73. Dep. provv. L. 1100. Dep. spese L. 500. Fatali da destinarsi.

Municipio di Pomponesco — Mantova (11 luglio, ore 12). — Appalto della fornitura della ghiaia e sabbia occorrente alla manutenzione delle strade del Comune durante il sessennio scadente col 31 dicembre 1908, per annue L. 1500, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 6 0[0. Dep. provv. L. 250. Cauz. L. 650.

Municipio di Salcedo — Vicenza (11 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di ricostruzione del nuovo cimitero, per L. 9929.25. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 300. Fatali 20 luglio, ore 12. Consegna lavori 3 mesi.

R. Prefettura di Pisa (11 luglio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione degli argini e delle opere di difesa lungo le sponde del Serchio, dal confine colla provincia di Lucca al mare, nel quadriennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1907, per L. 38,410. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Catanzaro (11 luglio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di una casa cantoniera nella strada nazionale n. 62, quinto tronco, fra la marina di Pizzo e la spalla destra del ponte sul Mesima, per L. 9300. Dep. provv. L. 200. Ultimazione lavori 4 mesi. Docum. 6 luglio.

Direzione del Genio Militare di Alessandria (11 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Casale Monferrato durante il biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, per L. 12,000. Dep. provv. L. 1200.

Sotto-Direzione autonoma del Genio Militare di Cuneo (11 luglio, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Fossano durante gli esercizi finanziari 1903-1904 e 1904-1905, per L. 8000 per il biennio, corrispondenti a L. 4000 annue. Cauz. L. 800. Docum. 9 luglio, ore 10.

— (11 luglio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nelle piazze di Cuneo e Borgo S. Dalmazzo durante gli esercizi finanziari 1903-1904 e 1904-1905, per L. 24,000 per il biennio, corrispondenti a L. 12,000 annue. Cauz. L. 2400.

Ufficio del Genio Militare di Asti — Alessandria (11 luglio, ore 10, unico). — Appalto della manutenzione degli immobili militari nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, per L. 12,000. Dep. provv. L. 1200. Docum. 9 luglio.

Municipio di Acqui — Alessandria (12 luglio, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione della piazza Umberto I, per lire 8214.89. Dep. provv. L. 800.

Municipio di Modica — Siracusa (13 luglio, ore 11, defin.). — Appalto dei lavori alla sorgente e alla derivazione dell'acqua Pozzillesi, per L. 13,305.75, provvisoriamente aggiudicato al signor Rinzivillo Rosario fu Giorgio, domiciliato a Modica, via Luppinaro, per L. 11,256.57. Consegna lavori 70 giorni.

Municipio di Bene Vagienna — Cuneo (13 luglio, ore 10). — Appalto della manutenzione di tutte le strade comunali del territorio per il quinquennio 1904-1908, per annue L. 5800. Dep. provv. L. 300. Cauz. L. 1000. Fatali 28 luglio.

Municipio di Milano (14 luglio, ore 14, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico in via Pietro Moscati, per L. 280,000. Dep. provv. L. 5000. Cauz. L. 28,000. Ultimazione lavori 15 agosto 1904.

Direzione del Genio Militare di Napoli (14 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare nelle piazze di Salerno (compreso il poligono di tiro di Torre Ancellara, Cava dei Tirreni e Nocera Inferiore durante il triennio 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per complessive L. 70,500. Cauz. L. 7100. Docum. 8 luglio.

R. Prefettura di Reggio Calabria (15 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di manutenzione e delle provviste d'illuminazione per i fari e fanali della provincia di Reggio Calabria durante il triennio 1903-1906, cioè dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per lire 52,804.80. Dep. provv. L. 1000. Cauz. metà canone annuo. Documenti 9 luglio.

R. Prefettura di Trapani (17 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di un molo a difesa del porto di Trapani, della lunghezza a pelo d'acque medie di m. 250, da intestarsi all'Isola della Colombaia, con direzione da M. W. O. a S. S. E., per complessive L. 1,000,000, provvisoriamente aggiudicato al signor Jesi Achille col ribasso del 21.07 0[0. Dep. provv. L. 50,000. Consegna lavori 5 anni.

Direzione Genio Militare di Palermo (17 luglio, ore 10, def.) — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia e di un corpo di guardia presso Caltanissetta, per L. 70,000. Cauz. L. 7000. Consegna lavori 200 giorni. Doc. fino al 13 luglio, ore 10. Dep. spese L. 1500.

Prefettura di Piacenza (18 luglio, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione di diversi tratti dei muri minaccianti rovina nel tronco della strada da Castel di Lozzo al Confine piacentino nella strada nazionale n. 36, per L. 20,730. Dep. provv. L. 1000. Ultimazione lavori 120 giorni. Doc. sino al 12 luglio.

Prefettura di Vicenza (21 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di restauro al muro frontale di difesa a sinistra di Guà, fra il ponte di Trissino e quello delle Tezze, nei Comuni di Trissino ed Arzignano, per L. 16,713.27. Documenti 12 luglio. Deposito spese L. 700. Dep. provv. L. 1000. Cons. lavori 90 giorni. Cauz. decimo.

Prefettura di Milano (23 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di robustamento e miglioramento del tratto di argine destro del colatore Gandiolo, dal ponte in legno per Corno Vecchio sino alla chiavica Seriolo in Comune di Corno Giovine, fra i km. 7.6-8.5, per L. 16,500. Dep. provv. L. 800. Doc. 14 luglio. Ultimaz. lavori 120 giorni.

Prefettura di Lecce (28 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per il bonificamento delle paludi Mammalie-Rottacapozza e Palì, comprese fra Torre San Giovanni ed il Posto Vecchio di Salve in provincia di Lecce, per complessive L. 375,840. Consegna lavoro 48 mesi. Doc. 20 luglio. Dep. provv. L. 15,000.

Prefettura di Potenza (31 luglio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una casa cantoniera con forno, alla progr. 60.828 del primo tronco della strada naz. n. 55 fra S. Andrea di Conza e Atella, per L. 11,492.60. Dep. provv. L. 500. Ultimaz. lavori 5 mesi. Doc. fino al 23 luglio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione officina Costruzione Artiglieria di Torino (17 luglio, ore 9, def.). — Fornitura di kg. 17,700 di ferro scelto in lamiera sottile, a L. 0.53 (L. 8850); kg. 6000 di acciaio dolce in lamiera, a L. 0.50 (L. 3000). Totale L. 11,850. Cauz. L. 1185. Consegna giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 27	Luglio 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	546
» » Mediterranee	» 484	471
» » Meridionali	» 711.50	695.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 435	427
» » » (2ª »)	» 408	402
» » Secondarie Sarde	» 254	254
» » Sicule	» 682	670
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 358	351
» » Cuneo 3 0[0	» 370	364
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.50	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 506.50	507
» » Meridionali	» 333	352.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
» » » 2ª emiss. »	319	318
» » Sarde, serie *A*	» 351	352.50
» » » serie *B*	» 351	352.50
» » » 1879	» 351	352.50
» » Savona	» 374	368
» » Secondarie Sarde	» 518	509.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 519	510
» » Tirreno	» 517	507
» » Vittorio Emanuele	» 371	373.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 17ª Decade — dall'11 al 20 Giugno 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,163,802.22	63.501.74	529,695.45	1,707,636.94	9,401.55	3,474,037.90	4,309.00
1902	1,149,744.94	55,771.17	521,683.52	1,609,573.27	7,789.22	3,344,562.12	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 14,057.28	+ 7,730.57	+ 8,011.93	+ 98,063.67	+ 1,612.33	+ 129,475.78	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	22,292,860.10	1,127,205.57	6,721,678.34	27,905,207.70	237,573.59	58,284,525.30	4,309.00
1902	20,848,394.17	1,093,388.14	6,450,840.92	26,770,093.66	230,835.92	55,393,552.81	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 1,444,405.93	+ 33,817.43	+ 270,837.42	+ 1,135,114.04	+ 6,737.67	+ 2,890,972.49	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	77,565.74	2,458.66	45,066.50	186,826.46	714.69	312,632.05	1,546.33
1902	88,270.50	2,299.60	36,983.78	158,023.11	770.36	286,347.35	1,546.33
Differenze nel 1903	— 10,704.76	+ 159.06	+ 8,082.72	+ 28,803.35	— 55.67	+ 26,284.70	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	1,484,792.76	31,541.19	447,774.98	2,639,514.22	26,581.84	4,630,204.99	1,546.33
1902	1,417,477.25	32,068.54	425,779.63	2,519,542.22	24,840.80	4,419,708.44	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 67,315.51	— 527.35	+ 21,995.35	+ 119,972.00	+ 1,741.04	+ 210,496.55	+ »

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1902
646.70	620.11	+ 26.59	10,744.86	10,215.18	+ 529.68

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60	—	318	202	—	4	70	178	—	—	—	282	30	580	—	8	20	—
2° semestre	2513	540	418	92	266	637	4	198	24	—	20	16	24	—	—	16	204	4	—	12	—	38	—

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**

LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. Vient de paraître: **Livret spécial pour la Suisse**; prix: 0 fr. 50. Paraîtron successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI

Giornali Italiani ed Esteri

TORINO

13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori **guarentigie di puntualità ed esattezza.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		
Douvres . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 30 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 48 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.	7 42 p.	
	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pentari Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 11 Luglio 1903. NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

IL TRIONFO DELL'ARTIFICIO

Come Otello, quando entra sulla scena, anche il Ministro Balenzano può cantare il famoso « Esultate! ».

Il pauroso problema delle Provincie Meridionali che da tanti anni si dibattono in angustie economiche, e intorno al quale si sono invano affaticati anche i più animosi ingegni, è stato pienamente risolto con un piccolo decreto-legge.

Esultate dunque, o italiani, e intonate l'inno della vittoria! Come Otello, anche il ministro Balenzano è stato aiutato dall'uragano. E' stato un semplice uragano parlamentare, ma con esso furono evitate moleste opposizioni e inutili perdite di tempo, e il piccolo decreto-legge ha potuto così segnare il trionfo.

Ma ahimè! Il trionfo di Otello del primo atto, viene subito amareggiato dall'invidia e dalla gelosia, e finisce ben presto con la terribile catastrofe dell'ultimo!

* * *

Fin da quando il ministro Balenzano pronunziò il suo discorso elettorale a Modugno, preconizzando i grandi ribassi delle tariffe ferroviarie come il mezzo migliore per sollevare le condizioni economiche delle Provincie Meridionali, io alzai la mia debole voce nel « Monitore » gettando un grido d'allarme e facendo notare che era una grande illusione il credere di poter redimere una grande regione con dei ribassi sulle tariffe ferroviarie. Mi adoperai poi a combattere le idee dell'on. Capelli che voleva introdurre in Italia le tariffe a zona in modo simile a quello che si era stabilito in Ungheria.

Venne in seguito la famosa Commissione degli sgravi, la quale, sempre nell'intento di far risorgere le Provincie Meridionali, mentre si limitò a proporre dei piccoli sgravi di quote minime, viceversa poi propose di concedere delle tariffe ferroviarie a perdita in modo che ne venisse un onere di sette milioni al bilancio dello Stato, o in altri termini alla generalità dei contribuenti italiani.

Per parte mia io cercai di dire tutto il male possibile contro questa Commissione, poichè è mio intimo convincimento che il favore che si concede ad una persona porta sempre un'ingiustizia per altre cento persone, e che è vano lo sperare che dall'artificio possa mai venire alcun bene generale.

Come le tariffe ferroviarie non devono mai diventare un mezzo fiscale, così non devono mai diventare un mezzo per accordare favori o privilegi ad una industria o ad una regione.

Se noi ci mettiamo imprudentemente su questa falsa via, se noi vogliamo considerare le tariffe ferroviarie come un mezzo politico, non è più possibile il prevedere dove andrà a finire l'artificio, e quali ingiustizie ci saranno fatte.

E d'altra parte oggi dall'esercizio delle ferrovie non va al bilancio dello Stato che un utile di circa l'uno per cento dell'ingente capitale da esso speso nelle costruzioni e nei riscatti, mentre che per questo capitale preso a prestito il bilancio dello Stato è gravato di interessi elevatissimi. Ed io domando se sia cosa ragionevole di aggravare ancora questo stato anormale di cose, e di caricare di altri sette milioni il bilancio dello Stato, ossia la generalità dei contribuenti?

Ma vi è ancora un'altra gravissima questione economica. Se si vogliono regalare sette milioni alle Provincie Meridionali, non è forse asssi più semplice e ragionevole il diminuire di pari somma le imposte locali? In questo modo si sa che il beneficio va proprio alle provincie che si vogliono beneficare, mentre invece, se si concedono dei ribassi sulle tariffe ferroviarie, il sacrifizio del bilancio dello Stato è identico, ma con infinite complicazioni che ne nascono, non sarà mai possibile di stabilire quale parte di questo benefizio vada agli speditori delle Provincie Meridionali, e quale vada ai destinatari delle Provincie Settentrionali.

Ma la Commissione degli sgravi saltò di pie' pari tutte queste gravissime considerazioni, e si preoccupò di una sola cosa, e cioè della concorrenza che farebbero i vini meridionali ai vini della media ed alta Italia, e così propose che per i vini i ribassi fossero concessi soltanto per quelli destinati all'estero, escludendo dal favore quelli destinati all'interno.

Invece il ministro Balenzano non tenne conto di questi scrupoli della Commissione, e comprese nei ribassi il vino tanto per l'estero come per l'interno. E, a mio giudizio,

il ministro Balenzano è stato perfettamente logico, perchè se si vuole veramente giovare alle Provincie Meridionali con i ribassi ferroviari, non si può escludere il vino, che è uno dei principali prodotti di quelle provincie, e che può essere smerciato con maggiore facilità.

***

Contro questo decreto-legge del ministro Balenzano si sono elevate delle vive recriminazioni in tutte le provincie produttrici di vini, e queste recriminazioni si sono accentuate nel Piemonte. Infatti anche oggi con le tariffe attuali i vini meridionali fanno già concorrenza su tutti i mercati dell'alta Italia, e questa concorrenza diventerà naturalmente più intensa con i ribassi promessi.

Ma io vedo con dolore che queste recriminazioni si limitino al solo vino e siano inspirate al solo interesse dei viticultori, senza che alcuno si elevi a considerazioni più generali condannando il principio artificioso delle tariffe di favore.

È ben vero che il vino rappresenta un interesse più generale e più importante, ma io non so comprendere come non si protesti in pari modo contro la concorrenza degli olii, degli agrumi, delle verdure, delle frutta, e di tutti gli altri prodotti. Se una disposizione è artificiosa ed ingiusta, essa deve essere combattuta sempre, sia che il danno sia di molti o sia di pochi.

Insomma, o si crede artificioso ed ingiusto il principio delle tariffe di favore, e allora bisogna combatterlo in tutte le sue manifestazioni, bisogna combattere tanto le proposte della Commissione degli sgravi come il decreto-legge del ministro Balenzano; o si crede che le tariffe di favore sieno una cosa provvida e bella, e allora bisogna essere logici, e subirne tutte le conseguenze.

***

Si vedono in Italia delle contraddizioni tanto strane e stridenti che l'attento osservatore che si trova lontano dall'ambiente di Montecitorio, non arriva a comprenderle.

Abbiamo la Commissione Reale sull'ordinamento delle ferrovie, la quale per bocca del suo relatore, on. Saporito, ammonisce che bisogna essere molto cauti nel toccare le tariffe ferroviarie per non diminuire il provento, già tanto scarso, che ritrae il bilancio dello Stato dall'esercizio ferroviario. E contemporaneamente abbiamo la Commissione degli sgravi che a cuore leggiero impone al bilancio dello Stato un onere di sette milioni, concedendo dei ribassi a casaccio e senza alcuna ponderazione. E viene poi il Ministro dei Lavori Pubblici (che ha nominata la Commissione Reale ed ha incoraggiato e lodato l'on. Saporito), il quale col suo decreto-legge sanziona i ribassi di tariffa improvvisati, e ne ordina l'immediata esecuzione senza prendere alcun provvedimento preventivo per assicurare il traffico ferroviario.

Se si crede realmente che questi ribassi debbano portare tale aumento nel traffico ferroviario da far risorgere economicamente le Provincie Meridionali, come è possibile ordinare i ribassi senza pensare prima ad aumentare gli impianti ed il materiale mobile delle ferrovie?

È un'altra stridente contraddizione si trova nello stesso decreto-legge. Il ministro Balenzano, che ha tanta fede nella efficacia dei ribassi ferroviari, non li concede che per un solo anno, ed è cosa talmente strana, che non si può comprendere.

Infatti coloro che hanno studiato il problema dell'Italia meridionale, sono venuti a giudizi molto disparati, ma tutti sono d'accordo nel lamentare la mancanza di iniziativa individuale e la mancanza di capitali.

Ed ammettendo che i ribassi ferroviari sieno capaci di destare l'iniziativa individuale, io mi domando se vi possa essere chi creda che questa iniziativa possa sorgere quando i ribassi sono concessi per un solo anno!

E se si vuole ammettere che coi ribassi ferroviari si possa provvedere alla mancanza di capitali, bisogna logicamente anche ammettere che i piccoli risparmi che si fanno sulle spedizioni ferroviarie, vengono successivamente accumulati per produrre in una lunga serie di anni i capitali mancanti. E allora perchè mai si concedono i ribassi ferroviari per un solo anno?

***

Chi crede di far servire le tariffe ferroviarie per favorire un'industria o una regione, commette lo stesso errore economico di coloro che vogliono dei dazi doganali elevati per proteggere la produzione nazionale, e che poi sono logicamente trascinati a concedere anche i premi all'esportazione.

Il grosso pubblico si accontenta delle apparenze e eleva degli inni al sorgere di nuove industrie e alla emancipazione dallo straniero. Chi riflette pensa malinconicamente al prezzo che costano queste soddisfazioni dell'orgoglio nazionale, e deplora che sia specialmente il popolo minuto che paga le spese.

Potrei estendermi molto su questo argomento, ma mi limito a citare l'esempio dello zucchero e della Francia.

Quanto inchiostro si è sciupato in Francia per magnificare la sua emancipazione dallo zucchero estero, e quante lodi si sono profuse alla concessione dei premi all'esportazione che permettevano alla Francia di inondare l'Inghilterra di zucchero francese!

Ma l'enormità che i contribuenti francesi dovessero pagare le spese perchè il popolo inglese potesse comperare lo zucchero a trenta centesimi, divenne tanto palese, che si finì con la convenzione di Bruxelles.

In Italia vi sono pur troppo le tasse doganali elevate e non mancano coloro che domandano ancora degli aumenti lasciandosi sedurre dagli esempi dell'estero. Ma nessuno ha avuto il coraggio di domandare dei premi alla esportazione.

Però i protezionisti italiani vollero i premi alla marina mercantile, ed ora vogliono le tariffe ferroviarie di favore.

Per il momento l'artificio delle tariffe di favore trionfa e forse il decreto-legge del ministro Balenzano andrà in vigore, e sarà seguito forse da altre disposizioni egualmente inconsulte. Ma non può tardare a venire il giorno in cui si riconoscerà l'enorme errore di far servire le tariffe ferroviarie a scopo politico, e la grave ingiustizia di favorire alcuni a spese della generalità dei contribuenti. E pel bene d'Italia io faccio voti che questo giorno arrivi subito.

Ing. Luigi Montezemolo.

NUOVO REGOLAMENTO

PER

LA PREVENZIONE DEGL' INFORTUNI SUL LAVORO

NELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE

approvato con Reale Decreto 7 maggio 1903

Art. 1. — Per prevenire gli infortuni degli operai sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate dovranno osservarsi le disposizioni seguenti e quelle del regolamento 18 giugno 1899, n. 230.

Dovranno inoltre osservarsi:

a) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle costruzioni, approvato con R. Decreto 27 maggio 1900, n. 205;

b) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle imprese e nelle industrie che trattano o applicano materie esplodenti, approvato con R. Decreto 18 giugno 1899, n. 232;

c) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle miniere e cave, approvato con R. Decreto 18 giugno 1899, n. 231;

d) Le disposizioni degli altri regolamenti per la prevenzione degli infortuni che saranno emanati in esecuzione della legge 17 marzo 1898, n. 80.

In quanto le Amministrazioni ferroviarie eseguiscano direttamente lavori della specie di quelli contemplati sotto le lettere precedenti.

Art. 2. — L'esercente deve vietare al personale addetto all'esercizio delle strade ferrate:

a) Di salire sui veicoli o sulle locomotive o discenderne quando siano in corsa;

b) Di passare da una parte all'altra di più veicoli in movimento introducendosi fra i medesimi;

c) D'introdursi fra due veicoli per agganciarli e sganciarli quando sono entrambi in movimento, o anche per tenderli o allentarli;

d) Di collocarsi, per la spinta dei carri nelle manovre a braccia, framezzo a due veicoli e di appoggiarsi ai respingenti anteriori del veicolo in movimento;

e) Di aggrapparsi e sostenersi sui respingenti o sui tiranti di scartamento dei veicoli in movimento e di camminare durante la corsa del treno lungo le banchine delle carrozze, salvo esigenze straordinarie di sicurezza del treno stesso o per soccorso ai viaggiatori;

f) Di stare o camminare sul cielo dei veicoli mentre essi sono in movimento;

g) Di stare o camminare in mezzo ai binari dinanzi a colonne di carri in movimento, invece che lateralmente ed a debita distanza;

h) Di rimanere per la preparazione, l'accensione o lo spegnimento dei lumi, sul cielo delle carrozze durante la corsa del treno.

Art. 3. — L'esercente deve prescrivere che durante la notte ogni agente preposto alle manovre, o che debba per ragioni di servizio percorrere le linee, sia fornito di lanterna di servizio, accesa.

Art. 4. — Le stazioni, i depositi, le officine ed i magazzini devono essere forniti di stanghe, di funi, di ponti mobili, di cunei per inzeppare le ruote dei veicoli o di altri mezzi, e ciò in quanto occorra per le ordinarie esigenze del servizio per il carico, il trasporto e lo scarico a braccia di materiali e delle merci, che per il loro volume o peso richiedono l'opera di più agenti.

Art. 5. — I portoni dei magazzini-merci, delle rimesse-locomotive e delle rimesse-vetture, che si aprono a battenti, devono essere muniti di appositi ganci di arresto o di altri mezzi, per essere fermati dal personale incaricato dell'apertura dei locali.

Art. 6. — Le caprie, le gru fisse e scorrevoli e i carri-gru dovranno avere in modo chiaro ed appariscente l'indicazione della loro portata, e debbono, come gli argani e i burberini, essere muniti di freno o di altro mezzo atto ad arrestare il movimento.

I carri-gru debbono anche portare l'indicazione di massimo carico che possono sollevare senza l'uso delle tanaglie.

L'esercente deve prescrivere:

a) che l'agente, il quale dirige la manovra, prima di procedere al sollevamento dei carichi, si assicuri del buono stato di manutenzione del meccanismo e se trovasi in condizioni di funzionare regolarmente;

b) che il carro dei carri-gru sia assicurato alle rotaie per mezzo delle apposite tanaglie, quando il peso da sollevare lo richieda;

c) che i carichi da sollevare non superino mai la portata del meccanismo;

d) che il detto agente, in ogni manovra, si accerti pure che non vi siano accavallamenti o raggruppamenti delle catene, e che eviti gli strappi nel sollevamento ed ogni acceleramento di velocità nella discesa dei carichi;

e) che è vietato di rimanere sotto il carico sollevato, sia nella salita che nella discesa, e di abbandonare il meccanismo con un carico sospeso;

f) che, ultimata ogni manovra, l'agente che l'ha diretta curi che il gancio di sollevamento del meccanismo manovrato sia lasciato in posizione tale da non poter essere urtato dai veicoli circolanti nella stazione;

g) che i meccanismi sovraindicati debbano essere assoggettati almeno ogni cinque anni alle opportune prove di resistenza.

Art. 7. — L'esercente deve prescrivere che il carico e lo scarico dei materiali e delle merci non siano fatti mentre i veicoli sono in movimento.

Il peso caricato sui veicoli non deve superare la loro portata, salvo il limite di tolleranza in uso.

Art. 8. — L'esercente deve prescrivere che i grossi recipienti di scorta contenenti liquidi infiammabili per l'illuminazione dei locali, per la lubrificazione delle macchine o per altri usi, siano custoditi in locali destinati esclusivamente a questo scopo.

Con avviso, affisso all'esterno dei locali stessi, deve vietare agli agenti di accedere o avvicinarsi ad essi con lumi a fiamma non protetta da vetri o altri mezzi.

Deve inoltre proibire di usare lumi a fiamma libera anche nei locali di deposito della benzina, del petrolio, della neolina o di altri liquidi infiammabili, o dove sono regolatori di produzione o serbatoi del gas.

In questi locali, come in genere nei magazzini destinati al deposito delle merci, deve essere vietato di fumare.

L'esercente deve prescrivere che pel disgelo dei rubinetti dei serbatoi per il gas compresso o per la benzina non sia permesso l'uso del fuoco o della fiamma.

Art. 10. — I rifornitori debbono essere provvisti di scale sicure, fisse o mobili, per accedere ai pozzi o alle cisterne, alle trombe e alle vasche.

I pozzi e le cisterne che si aprono a livello del suolo e gli scavi per lavori nelle stazioni debbono essere provvisti di ripari.

Art. 11. — I tiranti dei deviatoi ordinari sui quali è frequente il passaggio del personale, debbono essere coperti con custodie metalliche.

I pali, le mensole e gli altri sostegni per conduttori sui quali si abbiano potenziali pericolosi, dovranno essere muniti di ripari atti ad impedire che si acceda ai conduttori stessi senza l'aiuto di scale mobili o di mezzi analoghi.

Speciali disposizioni di sicurezza dovranno adottarsi nei tratti dove i conduttori possano essere toccati dagli agenti telegrafici e telefonici in servizio.

Art. 12. — Quando i binari destinati permanentemente alla riparazione ed al rialzo dei veicoli siano allacciati direttamente a binari di corsa o di manovra, il deviatoio di allacciamento deve essere chiuso a chiave, e la chiave deve essere affidata al capo-stazione o a chi per esso.

Art. 13. — I binari delle stazioni sui quali si eseguono riparazioni ai veicoli, debbono essere protetti con segnali di fermata.

I lavori che si eseguono entro le stazioni devono essere protetti con segnali, e deve essere prescritto ai macchinisti di rispettare i segnali medesimi.

Art. 14. — L'esercente deve prescrivere che lo sgombro delle nevi dalle grandi tettoie debba farsi liberando dapprima le scale di accesso e le passarelle, ove queste esistono, poi le falde del lucernario è la parte superiore delle campate cieche, e da ultimo i fianchi e le doccie, procedendo in modo da non compromettere l'equilibrio dei carichi.

Art. 15. — L'esercente deve prescrivere ai capi-stazione di allontanare dal servizio gli agenti che diano segni manifesti di non essere in condizioni normali di mente e di corpo.

Art. 16. — L'esercente deve prescrivere che le manovre con locomotive siano eseguite con velocità limitata in relazione ai mezzi di frenatura, in modo da permettere sempre la fermata in pochi istanti e in breve tratto di via: ciò specialmente di notte, in tempo di nebbia e quando la macchina si accosta ad un treno già pronto per la partenza.

Le locomotive destinate alle manovre e quelle circolanti temporaneamente sui binari di stazione, debbono, durante la notte, avere accesi i fanali prescritti.

Art. 17. — I treni, detti di gravità, debbono avere sempre un numero di fremi manovrati sufficienti ad arrestare il

treno in qualsiasi punto della corsa e con qualunque condizione atmosferica.

Art. 18. — L'esercente deve prescrivere al capo della stazione nella quale ha origine un treno, che prima di dare al capo-conduttore l'ordine di partenza, si assicuri che il treno si trovi, in ogni sua parte, per quanto riguarda l'agganciamento, la frenatura e i segnali, nelle condizioni richieste per la sicurezza del treno stesso; che gli agenti di scorta al medesimo siano pronti per salire al loro posto, e che nessuno si trovi sopra, sotto o fra i veicoli.

Art. 19. — L'esercente deve far obbligo al capo-conduttore di allontanare dal servizio del treno stesso gli agenti che diano segni manifesti di non essere in condizioni normali di mente e di corpo, e di accertarsi che gli agenti stessi siano forniti degli attrezzi prescritti.

Art. 20. — L'esercente deve prescrivere:

a) che il macchinista, se per una qualsivoglia cagione un treno dovesse fermarsi sotto una galleria, si astenga, per quanto è possibile, dal caricare il fuoco, come anche da ogni altra operazione che possa viziare l'aria del sotterraneo e favorire l'asfissia;

b) che entro le gallerie in cui si siano verificati con qualche frequenza casi di asfissia, anche soltanto incipiente, la prescritta visita all'armamento debba essere per ogni tronco eseguita da una coppia di guardiani, anzichè da un guardiano solo.

Art. 21. — L'esercente deve prescrivere che non sia aumentato il carico delle valvole di sicurezza delle locomotive in pressione, e che non sia messo ostacolo al libero funzionamento delle valvole stesse.

Solo in caso di guasto ad una delle bilancie, si potrà permetterne di assicurarne la leva, limitatamente a quanto è strettamente necessario per moderare la perdita di vapore, tanto da poter giungere alla prossima stazione provveduta di locomotiva di riserva.

Art. 22. — L'esercente deve proibire di far muovere un treno-materiali prima che tutti gli operai vi abbiano preso posto, e deve essere vietato agli operai di salire o di stare in piedi sui carri, o di stare seduti sulle sponde dei carri stessi, o di muoversi dal proprio posto quando il treno è in movimento.

Nel caso in cui si debbano distaccare veicoli dal treno su tronchi di linea con pendenza superiore al 6 per mille, la colonna dei veicoli da distaccare devè essere provvista di un numero di freni adeguato alla massima pendenza del tratto in discesa sino alla prossima stazione e, durante la fermata, oltre alla chiusura dei freni, si deve assicurare la colonna con barre o zeppe.

Art. 23. — I vani delle porte dei bagagliai, nei compartimenti destinati al personale, debbono essere provvisti di barre di sicurezza o di maniglie interne, alle quali il personale possa tenersi, occorrendo, durante la corsa dei treni.

Art. 24. — I casotti dei frenatori dei veicoli di proprietà delle Amministrazioni ferroviarie italiane, se aperti verso l'interno del binario, quando non si possono chiudere con sportelli, debbono, a misura che i veicoli entreranno nelle officine per riparazioni, essere provvisti di ringhiere.

Art. 25. — Davanti alle porte delle case cantoniere, delle garette dei deviatori, e in genere dei fabbricati vicini ai binari di corsa e che si aprono verso di essi, debbono impiantarsi muretti, sbarre o altri ripari per impedire agli agenti di attraversare direttamente il binario.

Art. 26. — L'esercente deve prescrivere:

a) che nessun lavoro di natura da interrompere o alterare la regolarità dell'armamento di una ferrovia possa essere incominciato, prima che alle distanze prescritte, e in ambedue le direzioni della medesima, siano stati collocati i segnali di fermata;

b) che i lavori lungo la linea, i quali richiedano precauzioni per la circolazione dei treni, siano protetti con segnali.

Art. 27. — L'esercente deve prescrivere che il macchinista dia il segnale di avviso col fischio, ovvero con altri mezzi acustici, quando questi ultimi, con l'autorizzazione del Governo, siano stati sostituiti al fischio:

a) prima di mettere in moto la locomotiva;

b) in vicinanza dei principali passaggi a livello delle stazioni, dei sotterranei, degli scavi profondi ed estesi che siano in curva, come dei tratti in cui da piante, da case o da altri ostacoli sia intercettata la visuale, e ogni qualvolta vegga sulle ferrovie persone o bestiame;

c) all'avvicinarsi sul luogo ove si eseguiscono lavori, entro le stazioni o lungo la linea, nei quali casi i segnali d'avviso devono essere ripetuti per chiamare l'attenzione del personale addetto ai lavori medesimi.

Art. 28. — Gli scavi, in prossimità dei binari in esercizio, debbono essere eseguiti a tratti e dopo che siano stati assicurati i binari stessi con puntellature, sottomurazioni od altro.

Art. 39. — L'esercente deve prescrivere che, occorrendo di rimuovere sui ponti metallici i due marciapiedi laterali e la copertura dell'interbinario, sia formato, per gli agenti ed operai che devono transitare lungo la linea, un solido passaggio provvisorio di larghezza non minore di un metro.

Art. 30. — La strada deve essere tenuta, fino a distanza di m. 1.50 dalle rotaie, sgombra da ogni oggetto che non sporga al disopra del livello delle medesime, ed a distanza maggiore quando si tratti di oggetti più alti delle rotaie. Sono eccettuati gli attrezzi e materiali pei lavori giornalieri della manutenzione, purchè non impediscano il libero e sicuro transito dei convogli.

I veicoli depositati nelle vie di scarto che comunicano immediatamente coi binari principali, devono essere assicurati e impediti di muoversi.

Le locomotive ed i veicoli non devono rimanere sulle vie destinate alla circolazione di convogli, salvo se siano protetti da opportuni segnali.

Art. 31. — L'esercente deve vietare ai guardiani di attraversare i binari quando il treno sta per sopraggiungere, anche se ciò si volesse fare per collocarsi dalla parte della linea eventualmente assegnata alla segnalazione normale.

Art. 32. — L'esercente deve prescrivere:

a) che i carrelli non possono circolare che con la scorta e sotto la responsabilità del sorvegliante o del caposquadra (brigadiere) del tronco, o di altro agente autorizzato;

b) che i carrelli debbano circolare con velocità non superiore a quella stabilita dai regolamenti e procedere con ogni precauzione, specialmente nelle forti discese ed in corrispondenza dei passaggi a livello. Devono essere ricoverati in una stazione o rimossi dal binario almeno 15 minuti prima dell'ora fissata per l'arrivo o per il passaggio di un treno;

c) che i carrelli debbano avere l'indicazione della loro portata, che non deve mai essere oltrepassata nel carico; il quale deve essere fatto con tutte le cautele necessarie, assicurando inoltre i materiali pesanti o voluminosi in modo che non possano rovesciarsi per via;

d) che i carrelli debbano essere provvisti di catene con lucchetto o di altro mezzo idoneo ad impedire che essi siano arbitrariamente fatti uscire dai binari dove si trovano depositati e messi in circolazione. Se sono destinati ad essere attaccati in coda ai treni, devono essere muniti di apparecchio speciale di attacco, ed essere provvisti di freno;

e) che sia proibito agli agenti di stare in piedi sui carrelli, fatta accezione per quelli addetti ai segnali e alla manovra del freno e delle manovelle.

Art. 33. — Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello d'Agricoltura, Industria e Commercio, pubblicherà un elenco delle *merci pericolose e nocive*, contemplate nel regolamento pel trasporto delle medesime sulle strade ferrate, approvato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 18 agosto 1900, n. 6893.

In tale elenco le merci predette saranno distinte nelle categorie e nei gruppi corrispondenti a quelli specificati nel regolamento suaccennato.

Art. 34. — L'esercente deve espressamente vietare:

a) Di accettare pel trasporto le merci *esplosive fulminanti* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, al momento in cui non se ne possa fare l'immediato inoltro, salvo che esse debbano spedirsi con treni notturni, nel qual caso si potranno accettare nella stazione soltanto due ore prima del tramonto del sole;

b) Di caricare e trasportare a spalla d'uomo i *corrosivi* ed i *veleni* della 2ª categoria, i *tensivi* della 7ª categoria (gruppo 2°), gli *infiammabili* della categoria 9ª e 10ª (gruppo 2°) e gli *esplosivi* e *fulminanti* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª;

c) Di effettuare il deposito ed il carico promiscuo fra i *corrosivi* della categoria 2ª (gruppo 1°), i *combustibili* della 9ª e 10ª categoria e gli *esplosivi* e *fulminanti* con prodotti chimici infiammabili ed esplodenti rispettivamente, e così pure fra gli *esplosivi* della categoria 11ª e quelli delle categorie 12ª, 13ª e 14ª e fra i *combustibili* della 4ª categoria con acidi clorico e nitrico, e con merci delle categorie 6ª e 10ª;

d) Di caricare in carri chiusi i *corrosivi* e *veleni liquidi* (categoria 2ª, gruppo 2°), gl'*infiammabili* della 10ª categoria e gli *esplosivi* o *fulminanti*;

e) Di effettuare manovre a spinta dei carri contenenti *esplosivi* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª;

f) Di adoperare il freno nei veicoli contenenti merci *infiammabili* della 9ª categoria e merci *esplosive* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª;

g) Di collocare i carri contenenti *combustibili* della 4ª categoria presso altri contenenti *infiammabili* delle categorie 8ª, 9ª e 10ª, ed *esplosivi* delle categ. 12ª, 13ª e 14ª.

Art. 35. — L'esercente deve prescrivere:

a) Che tutti i carri indicati alla lettera *g* dell'art. 34 siano collocati più lontano che sia possibile dalla locomotiva, e che siano separati, mediante almeno un carro chiuso, vuoto o carico di materia inerte, dalle carrozze viaggiatori; e che quando le merci *esplosive* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª siano trasportate con treni merci, i carri che le contengono siano preceduti e seguiti almeno da tre carri chiusi, vuoti o carichi di materia inerte;

b) Che le pareti esterne di carri contenenti merci delle categorie 2ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª, 13ª e 14ª portino un cartello con la scritta rispettivamente di: *corrosivi* o *veleni infiammabili* od *esplosivi*.

Art. 36. — L'esercente deve prescrivere che pel trasporto delle merci *esplosive* e *fulminanti* (categoria 12ª, 13ª e 14ª) si adoperino carri provvisti di molle di sospensione e di repulsione, preferibilmente coperti di zinco, senza freno, e, se l'avessero, ne deve essere impedito assolutamente l'uso con l'applicazione di piombi, facendo apposita annotazione sul foglio di corsa.

Deve inoltre essere assolutamente accertato, che tali carri chiudano bene; che non abbiano aperture o fessure per le quali possano entrare faville; che non vi siano chiodi, viti o altre sporgenze che possano, durante il viaggio, danneggiare gl'imballaggi.

Il carico e lo scarico non dovrà mai farsi di notte, senza speciale autorizzazione dell'esercente: e, quando non potesse esser fatto su binari lontani da quelli di corsa, se ne dovrà dare avviso, per mezzo della precedente stazione di fermata, ai macchinisti, acciocchè nel passare per le stazioni nelle quali si trovassero queste merci, non aprano la porta del fornello per alimentare il fuoco, e tanto meno per nettarlo.

Art. 37. — L'esercente dave prescrivere che, quando partono spedizioni di materie *esplosive* e *fulminanti* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, il capo di stazione di origine avvisi le stazioni successive, fino e compresa quella di destinazione.

Art. 38. — L'esercente deve prescrivere che i carri contenenti materie *esplosive* delle categorie 12ª, 13ª e 14ª siano sorvegliati nelle stazioni da un manovale, e durante il viaggio da un frenatore.

A questo agente sarà fatto obbligo di allontanare chiunque si avvicini con fuochi, con sigari accesi, e simili, e di non permettere ad alcuno di salire sui carri contenenti queste materie.

Art. 39. — L'esercente deve prescrivere che della giacenza in stazione, nella quantità e qualità determinate dalla legge, di merci *esplosive* appartenenti all'Amministrazione militare, e ai privati, sia informata sempre l'autorità di pubblica sicurezza, alla quale spetta di decidere se della custodia e sorveglianza delle medesime debbano essere incaricati anche i proprii agenti.

Art. 40. — Nelle ferrovie a trazione elettrica l'esercente deve prescrivere:

a) Che è vietato di toccare qualsiasi filo delle condutture elettriche che eventualmente fosse caduto, salvo il caso di disposizioni in contrario dell'esercente;

b) Che le riparazioni ai guasti delle condotture elettriche debbano essere dirette da apposito agente, previamente autorizzato;

c) Che è vietato di toccare la terza rotaia agli agenti non addetti alle condotture elettriche;

d) Che i lavori di manutenzione o di riparanzione dell'armamento del corpo stradale che richiedessero spostamenti della terza rotaia o dei supporti isolanti che la sostengono, o che costituissero pericolo per gli operai che venissero in contatto con la medesima, debbono essere sempre diretti da apposito agente autorizzato.

Art. 41. — Nelle principali stazioni, in ogni officina e deposito-locomotive devono esser mantenute cassette sempre fornite dei medicinali e del materiale necessari per l'immediata medicazione antisettica delle ferite per l'infortunio sul lavoro.

Art. 42. — L'esercente deve fare un estratto di quelle disposizioni concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro, le quali devono essere osservate dai suoi agenti considerati operai ai sensi della legge 17 marzo 1898, n. 80.

Ciascun agente stabile riceve, a cura dell'esercente, una copia dell'estratto ed attesta, con la firma o col segno di croce, alla presenza di due testimoni, che possono essere anche agenti ferroviari, di averlo ricevuto.

Per gli agenti non stabili si provvederà mediante affissione degli estratti nelle stazioni, nelle officine e nei depositi.

Art. 43. — Per l'osservanza delle disposizioni contenute nel presente regolamento, la vigilanza governativa è esercitata dal R. Ispettorato Generale per l'esercizio delle Strade Ferrate, per mezzo di Circoli d'ispezione, a norma dell'art. 88 del regolamento per l'esecuzione della legge 17 marzo 1898, n. 80, approvato con R. Decreto 25 settembre 1898, n. 411.

Art. 44. — Il presente regolamento entrerà in vigore un anno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

(*Continuazione — Vedi N. 26*).

III. — Il movimento dei salari nell'inverno 1902-1903.

Il movimento dei salari del nostro personale è cominciato nel 1902, ma non si è accentuato e terminato che nel principio di quest'anno. Se nondimeno noi lo tracciamo nelle sue grandi linee, è perchè la soluzione intervenuta influirà sugli anni prossimi in modo considerevole dal punto di vista finanziario.

Il 9 novembre scorso, una numerosissima riunione di funzionari e di impiegati della nostra Compagnia aveva tenuto una riunione per studiare i mezzi per migliorare la situazione del personale ed incaricato un Comitato dei passi

necessari; una delegazione di questo Comitato ci consegnò, il 26 dicembre, una Memoria contenente tutta una serie di voti e rivendicazioni di una portata considerevole.

Questi fatti erano, da una parte, di natura da sorprenderci, perchè non è molto tempo (fu nel 1896-97, in seguito al movimento dei salari del personale di tutte le Reti principali svizzere) che noi abbiamo rimaneggiato i salari e ci siamo conformati con tutta benevolenza alle prescrizioni che furono stabilite in quell'epoca; d'altra parte, questi fatti si spiegarono colla circostanza che i Corpi legislativi avevano stabilito, circa stipendi dei funzionari ed impiegati ferroviari svizzeri, dei principii che si allontanavano sensibilmente dalle norme applicate finora dalle Compagnie.

La differenza non si riferisce sugli stipendi più elevati, ma su quelli minimi di fr. 1200 e sopratutto sull'avanzamento fra questi due estremi. Sotto il regime delle Compagnie, l'aumento di stipendio si verificava in termini molto lunghi, due anni nella regola, e comportava 36, 45, 60, 90, 120, 150, 180 franchi; per le ferrovie federali si è introdotto in modo generale l'aumento triennale in ragione di 300 franchi ogni volta. Questa rilevante differenza salta agli occhi a tutti. Il sistema delle Compagnie è essenzialmente quello dell'economia individuale: aumento costante, ma lento dello stipendio o del salario, il *maximum* non essendo raggiunto che dopo un grande numero di anni. Le Ferrovie federali invece hanno adottato il sistema dell'Amministrazione federale, nella quale il funzionario ottiene spesso il *maximum* dopo 3, 6, ovvero 9 anni, in casi eccezionali da 12 a 15 anni, e non può più aspettarsi una nuova promozione che se riesce col tempo ad acquistare le attitudini che lo qualifichino per un posto più elevato. È evidente che, col sistema scelto dalla Confederazione, il personale percepisce una maggior somma di denaro. Se poi questo sistema è più razionale e vantaggioso, non dobbiamo occuparcene qui.

Il sistema seguito dalle Autorità federali doveva forzatamente provocare, sotto diversi punti di vista, delle grandi apprensioni e dei *desiderata* presso il personale della Compagnia del Gottardo, che deve passare fra le mani della Confederazione non il 1° maggio 1903, come le altre Reti principali, ma soltanto il 1° maggio 1909, cioè sei anni più tardi.

È vero che la legge federale concernente gli stipendi dei funzionari ed impiegati delle Ferrovie federali è entrata in vigore immediatamente allo spirare del termine referendario (17 ottobre 1900), ma per il personale delle Reti riscattate grado grado essa non deve esercitare i suoi effetti più favorevoli che dal 1° maggio 1903, termine di riscatto secondo le concessioni, poichè l'art. 14 dice:

« I funzionari ed impiegati che passeranno avanti il 1° maggio 1903 dalle Ferrovie da riscattarsi al servizio delle Ferrovie federali, avranno diritto, fino a questa data, allo stipendio che era loro garantito per contratto fino al momento del loro cambiamento ».

Più questa data si avvicinava e più dovevano pure aumentare queste apprensioni ed i *desiderata*, che si possono in sostanza riassumere come segue:

1) Se il personale delle Ferrovie federali avanza due volte di 300 franchi dal 1° maggio 1903 al 1° maggio 1909, mentre quello del Gottardo non avanza che tre volte di 60, 90, 120, ecc., franchi, questo si troverà, al momento del suo passaggio al servizio delle Ferrovie federali, in condizioni svantaggiose in confronto al personale nazionalizzato prima di lui;

2) Dal momento che, astrazione fatta del riscatto, le Autorità legislative della Confederazione hanno ammesso come giusto per tutti gli agenti l'avanzamento biennale in ragione di 300 franchi, non si può rifiutare il benefizio di questo privilegio al personale del Gottardo;

3) Poichè si adottarono le promozioni biennali in ragione di 300 franchi, questo sistema aveva senza dubbio la sua ragione di essere anteriormente pure.

I funzionari ed impiegati al servizio dell'Impresa, dopo un certo numero di anni, restano sopravanzati dal personale più giovane. Il diritto e l'equità esigono una nuova classificazione.

È sulla base di questi considerando che fu stabilito tutto un gruppo di rivendicazioni connesse, alle quali si aggiungono altre domande di natura piuttosto sussidiaria.

Prima di entrare nei particolari, dobbiamo menzionare un fatto che non ebbe che una parte secondaria durante il movimento dei salari del 1896, ma ebbe una grande importanza nell'inverno 1902: i numerosi giornalieri, che erano rimasti in disparte dal movimento del 1896, si unirono immediatamente a quello inaugurato nel novembre scorso. In primo luogo, la legge federale sugli onorari stipula la creazione di regolamento per gli operai stessi, come pure per la promozione successiva degli operai; in secondo luogo, l'introduzione di disposizioni più vantaggiose per il funzionario e l'impiegato implica naturalmente un miglioramento delle condizioni dell'operaio.

Ecco i *punti principali* delle rivendicazioni formulate:

I. *Trattamento generale.* — Il personale si è lagnato che certi funzionari superiori, assumono verso i loro subordinati un tono altezzoso, che i rifiuti opposti a tale o tale altra domanda non sono motivati e che nei rapporti di servizio, il diritto di giustificazione non è sempre sufficientemente garantito.

Noi abbiamo sempre raccomandato ai funzionari superiori di usare del tatto coi loro subordinati, ma esigere, è vero, sempre una rigorosa disciplina. In quanto ai rapporti di servizio, abbiamo, quando ne fu fatta la domanda, autorizzato l'agente in causa a prendere visione del *dossier*, garentendogli sempre il diritto di ricorso alla Direzione. Noi continueremo ad osservare questi principii ed abbiamo ancora ordinato a tutte le divisioni che in ogni caso di errori o di indisciplina non perfettamente chiariti, l'ammenda non sia inflitta che dopo la deposizione contraddittoria degli agenti colpevoli.

II. *Regolamento sugli stipendi.* — Dobbiamo anzitutto dichiarare che abbiamo dovuto ritenere giustificati gli argomenti presentati nelle rivendicazioni del personale. L'interesse e le rivendicazioni del personale non permettono ad una Compagnia ferroviaria che, in materia economica, non la cede in nulla ad alcuna altra impresa simile del paese e sarà essa stessa nazionalizzata molto promiscuamente, di fare opposizione ai nuovi principii e tanto più che essa deve esigere pure dal suo personale delle prestazioni considerevoli. Dopo la promulgazione della legge noi sappiamo come attenerci in questo punto e se non abbiamo preso spontaneamente l'iniziativa, è unicamente perchè attendevamo che gli organi delle ferrovie federali avessero decretato ancora altre misure di esecuzione, particolarmente l'importante regolamento degli straordinari.

Le rivendicazioni sono in sostanza le seguenti:

1. *Aumento degli stipendi minimo e massimo.* — In quanto in *minima*, noi abbiamo già in quasi tutte le categorie quelli delle ferrovie federali; eccezione fatta per una parte del personale addetto al servizio di sorveglianza e di mantenimento della linea ove, riguardo alle condizioni dei salari in qualche contrada, noi eravamo disotto al *minimum* legale di 1200 franchi; un aumento qui si imponeva. Per il resto adottammo il regolamento delle ferrovie federali, non derogando che là ove già avevamo degli stipendi più elevati.

2. *Riduzione del numero delle classi e dei gradi.* — Per ciocchè riguarda i gradi di stipendio, abbiamo già aderito a questa rivendicazione accettando le prescrizioni della legge federale relative all'avanzamento triennale di 300 fr., ma data la semplicità del regime della nostra impresa abbiamo pure potuto accondiscendere sopra molti punti ai voti concernenti le classi di servizio.

3. *Raggiungimento del massimo in 15 anni.* — Mercè l'avanzamento triennale di 300 franchi, l'agente ottiene naturalmente il massimo più presto che col sistema attuale, ma la disposizione rivendicata è, anche coll'avanzamento triennale, impraticabile; essa lo è sopratutto, quando il funzionario ovvero impiegato passa ad una classe o ad una

funzione superiore, per esempio, quando il guardiafreno è promosso conduttore e più tardi capo-treno.

4. *Aumento di fr. 300 ogni tre anni*, cioè fino alla concorrenza del massimo della classe rispettiva. Come si è detto più sopra, noi abbiamo accettato questa rivendicazione, di portata materiale considerevole, salvo perciò che riguarda gli agenti dell'Amministrazione centrale, il cui regolamento è stato mantenuto inquantochè le disposizioni erano già più vantaggiose e, per il resto, adattato al nuovo sistema di avanzamento più rapido.

5. *Per le mutazioni ed i traslochi, per le promozioni di agenti provvisori a funzioni definitive, deve essere tenuto conto della cifra totale degli anni di servizio.* — Ci è impossibile di fare una promessa formale a questo riguardo; per contro noi abbiamo inserito nei quattro regolamenti concernenti gli stipendi dei nostri funzionari ed impiegati la disposizione seguente analoga a quella figurante nella legge federale:

« Quando il funzionario ovvero impiegato è trasferito da una classe inferiore ad una superiore o da una divisione ad un'altra, si deve, per fissare il suo stipendio, tenere conto dei suoi anni di servizio ».

Confrontando l'antico ed il nuovo regolamento per gli agenti del servizio delle stazioni, come pure quello delle spedizioni e dei treni, non bisogna dimenticare che altra volta i capi-stazione disponevano dell'alloggio senza pagare alcun fitto. Col sistema, adottato da noi, delle ferrovie federali, gli agenti alloggiati in questo modo devono pagare un fitto equivalente, di cui si dovette naturalmente tener conto per la fissazione dello stipendio. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

(*Stato dei lavori al 1° luglio 1903*).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° giugno 1903 m.	9218	6641	15,859
Progresso mensile . . . . »	209	125	334
Totale al 1° luglio 1903 . m.	9427	6766	16,193
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	12,899	15,500	28,399
» media giorn. .	4 6	520	966
In galleria, totale giornate .	30,466	34,624	35,090
» media giorn. .	1,134	1,245	2,429
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	—	—	—
Totale dei cantieri: totale giorn.	43,365	50,124	93,489
» media giorn.	16,30	17,65	33,95

><

Come vedesi, mancano solo più 3500 m. circa per forare il lungo tunnel. Se è lecito fare delle previsioni, ammettendo un avanzamento medio giornaliero complessivo dai due attacchi di m. 10 (cifra assai bassa e che molto probabilmente verrà sorpassata), il tunnel potrebbe venir forato entro un anno. Dopo, per completarlo, saranno necessari ancora sei mesi, e quindi si arriverà alla fine del prossimo anno.

Sul versante di Briga mancano pochi metri per arrivare al punto culminante, e molto probabilmente al prossimo mese l'avanzata nord scenderà verso quella sud con la pendenza del 7 0|00. L'acqua delle perforatrici e di infiltrazione verrà pompata mediante iniettori idraulici ad alta pressione e portata sul versante svizzero per mezzo di tubi sino al punto culminante.

La roccia che si attraversa attualmente sul versante di Briga è favorevolissima ad una rapida avanzata; essa è un calcare micaceo con anidrite.

Al contrario, sul versante di Iselle la roccia è durissima e stratificata orizzontalmente. Essa è un gneiss duro a grana fina, alternantesi con strati di micaschisto molto ricco in mica e con nodi di quarzo e gneiss a grana grossa.

La sua stratificazione orizzontale richiede una continua armatura formata di robusti quadri in legname tondo quasi a contatto l'uno coll'altro, perchè per l'azione della mina si staccano dal cielo del cunicolo enormi lastroni e blocchi.

Anche il raffreddamento che subisce la roccia per azione dell'aria è causa di franamenti. Tale fenomeno causò la morte al minatore meccanico Balbiani Alessandro il giorno 11 giugno u. s., che venne schiacciato da un blocco staccatosi improvvisamente dal cielo del cunicolo durante la perforazione, sebbene pochi minuti prima dell'infortunio la roccia si presentasse sanissima. Tale lavoro di armatura ritarda molto l'avanzamento sul versante italiano.

La temperatura della roccia a Briga è di 50° e ad Iselle di 39°.5; quell'aria alle fronti d'attacco si mantiene sui 25°.

Le acque d'infiltrazione sul versante italiano che nell'inverno e primavera erano diminuite sino a 760 litri al secondo, nel mese scorso avevano raggiunto 1040 litri, e quindi molto probabilmente si arriverà nuovamente alla portata massima constatata nell'estate scorsa, cioè di litri 1150 circa al secondo.

Sul versante di Briga si è dato principio all'allargamento del tunnel parallelo nella tratta lunga m. 500, presso il punto culminante che permetterà l'incrocio dei treni durante l'esercizio definitivo della linea Iselle-Briga prima che venga completato il tunnel secondario su tutta la sua lunghezza. Tale scambio, o stazione sotterranea, nel primitivo progetto era stabilita nel tunnel principale che veniva allargato in modo da permettere la posa di due binari. Si è pensato ora che è molto meglio allargare subito il tunnel parallelo e renderlo capace di ricevere i treni nella tratta destinata al loro incrocio. Questa tratta non verrà costruita orizzontale, come prima era stata progettata, ma colle due livellette in pendenza corrispondenti al 2 e 7 per mille, raccordate da una debole curva per modo che l'acqua possa facilmente scolare; cosicchè il punto culminante si troverà completamente in territorio italiano alla progressiva 9560 circa, misurato dal portale di Briga, e a 10,200 circa misurato dal portale d'Iselle.

><

Tariffe ferroviarie pel Mezzogiorno.

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corrente ha pubblicato il Decreto Reale che applica dal 1° agosto 1903 le tariffe ferroviarie ridotte a favore dei prodotti del Mezzogiorno, della Sicilia e della Sardegna.

Tale Decreto, del quale abbiamo già dato e diamo più avanti ampia notizia, è stato, come dicemmo, presentato alla Camera per essere convertito in legge.

><

L'apertura del primo tronco della ferrovia elettrica Varese-Luino.

A partire dal 15 del corr. luglio verrà attivato al pubblico servizio il primo tronco della ferrovia elettrica Bettole di Varese-Luino, sino alle « Grotte di Valganna »,

per il solo trasporto di viaggiatori e bagagli, con treni in relazione a quelli della tramvia Varese-Prima Cappella e della ferrovia Nord-Milano.

Fino ad un prossimo completamento dell'impianto di condutture elettriche in corso di esecuzione, destinate all'esclusivo servizio della ferrovia, l'orario sarà limitato nei giorni feriali a 18 coppie di treni dalle 6.48 del mattino alle 20.33 della sera, e nei giorni festivi a 21 coppie di treni dalle 6.52 del mattino alle 20.33 della sera.

Sulle vetture della tramvia Varese Prima Cappella saranno distribuiti biglietti in servizio cumulativo colla ferrovia, tanto semplici che di andata e ritorno.

Esercizio economico
sulla linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

È in corso il reale decreto col quale, su proposta della Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, si dispone che a decorrere dal 1° agosto 1903, sulla linea Avellino Rocchetta-Sant'Antonio, venga applicato, a titolo di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori.

Ai trasporti di viaggiatori che si effettueranno sulla detta linea, sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, N. 542 e 14 giugno 1874, N. 1945 sarà applicata in ragione del 2 0[0.

Il detto decreto reale stabilisce che con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici venga provveduto all'approvazione delle tariffe e condizioni da applicare ai trasporti stessi.

Giusta la proposta sociale, i prezzi di tariffa relativi al servizio economico saranno ridotti nella misura di circa il 40 0[0. Per semplificazione di tariffa poi, come è avvenuto per la linea Cecina-Volterra, si adotterà anche per la nuova linea ad esercizio economico il criterio di supporre l'intera linea suddivisa in zone corrispondenti agli intervalli da stazione a stazione, cui verrebbe attribuita la lunghezza media di 5 chilometri, e stabilendo i prezzi medi costanti di L. 0.10 per la 3ª classe e di L. 0.20 per la 1ª, da servire di base per la determinazione del costo complessivo di ogni biglietto in relazione al numero delle zone di percorrenza.

La riduzione pel Mezzogiorno
delle tariffe ferroviarie per l'estero.

Fra i vari voti giunti al Governo per la riduzione delle tariffe ferroviarie a favore dei prodotti del Mezzogiorno d'Italia ed in genere dell'agricoltura locale, quello più generalmente e calorosamente manifestato è senza dubbio il voto relativo alle derrate alimentari per l'estero.

L'attuale tariffa n. 55 a P. V. accelerata offre, è vero, una gradazione di prezzi con riduzione sulla tariffa normale che arriva fino al 39.6 0[0, ma, stabilendo i maggiori ribassi per chi esporti almeno 5000 vagoni di derrate e mantenendo un fortissimo distacco pei quantitativi minori con un minimo di 1500 carri, ha reso impossibile alla generalità degli esportatori di fruire dei massimi ribassi.

Tali ribassi massimi rimasero così riservati a due sole Ditte esportatrici, al cui intermediario tutti i produttori, commercianti e speditori di derrate hanno dovuto e devono necessariamente ricorrere.

Per isfuggire al monopolio che si è venuto in tal modo a costituire, i detti produttori, commercianti e piccoli esportatori hanno raccomandato al Governo di rendere applicabile al solo vagone il prezzo che è stabilito per 5000 carri, nella considerazione eziandio che, in realtà, il vagone isolato gode già, nei riguardi della ferrovia e del Governo, di quel prezzo, venendo tutti i trasporti liquidati dalle due grosse Ditte sovracitate sulla base dei prezzi più bassi per 5000 vagoni.

E ad appoggiare il voto di cui sopra, gli interessati hanno fatto notare che il vero esportatore del Mezzogiorno non ha affatto bisogno dell'intermediario, perchè contratta direttamente col negoziante sui mercati esteri, ed ha invece bisogno di sottrarsi al monopolio, per tenere a proprio vantaggio quella forte percentuale di utile che i monopolisti richiedono ai veri esportatori ed arriva alla misura perfino del 24.6 0[0.

Fattosi carico di questi voti, il Governo, in occasione dei ribassi di tariffa a favore del Mezzogiorno, ha ritenuto, non di prendere un provvedimento radicale, generale e definitivo, quale sarebbe stato quello di abolire senza altro l'attuale tariffa n. 55 P. V. accelerata, ma di ammettere un esperimento di breve durata, dal 1° agosto 1903 a tutto giugno 1904, limitato all'esportazione dalle regioni meridionali, che consentirà appunto quello che da lungo tempo è stato domandato, cioè il prezzo dei 5000 vagoni per il carro isolalo.

Ora che il provvedimento sta per essere attuato, il Ministro dei Lavori Pubblici ha ritenuto opportuno di richiamare su di esso tutta l'attenzione delle Camere di Commercio interessate, essendo necessario che, dopo i voti manifestati, intervenga da parte di chi li promosse quell'azione pratica, oculata ed energica, che traduca in atto, a pro del Mezzogiorno, tutti quei buoni proponimenti che si erano dianzi manifestati.

Osserva il Ministro che, nell'accingersi a siffatta azione, converrà tener presenti le ragioni per le quali gli odierni monopolisti hanno ritenuto e dichiarano tuttora di ritenere indispensabile il loro intermediario.

Anzitutto, è d'uopo avvertire che il sistema da essi seguito è quello di fornire, a chi voglia dedicarsi all'esportazione di derrate alimentari, la metà del capitale di primo impianto, venendo così a costituire una specie di Società col produttore, il commerciante ed il piccolo esportatore, con sufficienti mezzi per dare impulso agli affari. Essi inoltre usano consentire un largo conto corrente, rimanendo sempre in forte credito ed assoggettando il debitore ad un modicissimo tasso d'interesse (5 0[0). Di tal guisa ritengono che nessun privato potrà, come loro, organizzare un servizio così rapido anche nei rapporti con le ferrovie nazionali ed estere; con incaricati ai punti di confine che sorvegliano le operazioni di transito ferroviarie e doganali, ne raccomandano la sollecita esecuzione e all'evenienza provvedono e si assicurano sia provveduto ai cambi di destinazione, praticamente talvolta necessari durante la spedizione, quando le notizie dei mercati esteri portino l'abbondanza dell'offerta di quelle date derrate in un punto e la ricerca in un altro.

I monopolisti ritengono poi che le facilitazioni ch'essi hanno ottenuto dalle ferrovie estere, non possano essere conseguite da altri, anche offrendosi di trasportare gli stessi quantitativi, e tutto ciò senza tener conto dell'opera loro sui mercati esteri per il buon collocamento delle derrate per conto degli speditori che vi ricorrono, affidando i trasporti ai detti grossi esportatori.

Il prefato signor Ministro trova essere necessario che tutti coloro che si propongono di esercitare da sè, o riuniti in società o in cooperativa, la esportazione delle derrate alimentari, studino bene il problema e trovino il

mezzo, e con sufficienti capitali, e con un'organizzazione simile a quella dei monopolisti, di ritrarre realmente dal provvedimento tutto quell'utile che se ne ripromettono.

Le Camere di Commercio predette faranno quindi opera utilissima per l'interesse della regione compresa nella rispettiva giurisdizione, di richiamare sull'importante argomento tutte le cure e le sollecitudini dei produttori, commercianti ed esportatori di derrate, perchè nel loro interesse, si adoperino ad ottenere il desiderato effetto, tenendo anche presente che siccome si tratta di un esperimento dal quale il Governo intende trarre gli elementi per decidere poi sul da farsi, dipenderà dai primi buoni risultamenti che la facilitazione accordata possa essere in seguito mantenuta.

Fra le tariffe eccezionali con riduzione a carico dell'erario, approvate col Regio decreto 24 giugno 1903, e che andranno in attività il 1° agosto p. v., in via di esperimento, a tutto giugno 1904, meritano certamente una menzione speciale quelle pei trasporti dei vini, mosti uve pigiate e delle uve fresche a carro completo, in partenza dalle stazioni della linea Castellammare Adriatico-Avezzano-Roccasecca e di quelle al Sud di essa.

Queste tariffe offrono i seguenti ribassi:

1° *Nuova tariffa N. 1060, serie A a P. V.* — Spedizioni da stazione a stazione della zona meridionale delineata come sopra. Ribasso del 10 0[0 sui prezzi della tariffa locale 204 A.

2° *Nuova tariffa N. 1060*, B *e* C, *a P. V.* — Spedizioni dalle stazioni della zona meridionale come sopra, con percorso di almeno 600 km. per tutte le stazioni dell'interno del Regno situate al Nord della linea di demarcazione Castellammare Adriatico-Avezzano-Roccasecca. Ribasso del 15 0[0 se in serbatoi e del 20 0[0 se in botti, barili, ecc., sui prezzi della tariffa locale 204, serie B.

È stato fatto un miglior trattamento al vino in botti in confronto a quello in serbatoi, nell'interesse dell'industria meridionale della fabbrica delle botti.

4° *Nuova tariffa N. 1055, a Piccola Velocità.* — Spedizioni da stazioni della zona meridionale come sopra, in destinazione dell'estero con percorso di almeno 600 km. Ribasso del 40 0[0 sui prezzi della tariffa eccezionale, N. 1002, serie A, reintegrati della quota in essa abbuonata a carico dell'erario. Questa tariffa sostituisce la detta tariffa eccezionale N. 1002 P. V. ed offre in confronto ad essa un maggiore ribasso del 17.5 0[0 sui prezzi che ivi sono stabiliti nella serie B e categorie 1ª e 2ª per le maggiori quantità d'impegno, senza che vi sia bisogno di obbligarsi ad alcuna quantità da trasportare in un anno, sicchè il massimo ribasso è consentito a chi spedisce anche un solo carro.

3° *Nuova tariffa N. 905 a P. V. accelerata per l'uva fresca in ceste o casse.* — Ribasso del 25 0[0 sulla tariffa temporanea delle uve fresche, che rimane così sostituita da essa.

Da tutti questi provvedimenti a favore del maggior prodotto del Mezzogiorno d'Italia e degli altri che verranno contemporaneamente attuati, è certo che l'agricoltura meridionale ritrarrà quell'aiuto pronto ed efficace che il Governo ha inteso di procurarle. Ma per raggiungere lo scopo, conviene che le Camere di Commercio diano la maggiore possibile diffusione alle notizie relative affinchè ogni interessato possa conoscere le facilitazioni che saranno fatte ai trasporti e averne norma nelle contrattazioni.

><

Importante derivazione d'acqua nella provincia di Genova.

Il signor Angelo Podestà, di Genova, ha presentato il progetto, compilato dall'ing. Vittorio Degrossi e dal geometra Carlo Beltrami, e la domanda di concessione per la derivazione di acqua dai torrenti Gargassa e Gargassina, nei territori di Campoligure e di Rossiglione, onde sviluppare forza motrice con produzione di energia elettrica da distribuirsi per usi industriali ed a scopo d'illuminazione pubblica e privata.

Il concetto di tale derivazione sarebbe quello di creare due serbatoi, fra loro comunicanti, nei bacini dei due torrenti, onde avere disponibile una derivazione continua di un volume costante, che, cadendo da 120 m. di altezza, sarà capace di sviluppare una notevole quantità di lavoro. I detti bacini sarebbero capaci di dare 12 milioni di metri cubi d'acqua, e si produrrebbe una forza di 2000 HP.

Per l'esecuzione di quest'importante opera viene preventivata una spesa di L. 1,350,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in una vertenza del Comune di San Remo contro la Giunta Provinciale amministrativa di Porto Maurizio, relativa ai Consorzi stradali, ha emesso il seguente parere:

« Non possono ritenersi titoli equipollenti alla costituzione di Consorzi per la costruzione e la manutenzione di una strada comunale, gli atti da cui risulti che fra i due Comuni interessati si stabilirono modalità di condizioni di un prestito dall'uno offerto e dall'altro accettato, ed il fatto che un Comune contribuì alla manutenzione del tronco di strada scorrente nel territorio dell'altro Comune ».

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali, in seguito a domanda della Camera di Commercio di Cremona, ha provveduto all'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, delle tre classi, dalla stazione di Castelleone per quelle di Bergamo, Brescia e Treviglio.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aperte*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gl'inviti alle Ditte che vogliono concorrere alla gara per la provvista e messa in opera nelle Officine di Verona d'un impianto elettrico necessario per la manovra di due carri traversatori di metri 8.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, il 1° corrente ebbero luogo le gare nazionali per la fornitura di 49 locomotive compound, a 6 ruote accoppiate. Alla Ditta « Società Italiana Ernesto Breda », di Milano, furono aggiudicati tre lotti di 10 locomotive ciascuno, al prezzo di L. 75,625 per ogni locomotiva; alla Ditta Giovanni Ansaldo e C., di Sampierdarena, un lotto di 10 locomotive al prezzo di 75,460 per ciascuna locomotiva, e un lotto di 9 locomotive alla Ditta « Costruzioni meccaniche », di Saronno, al prezzo di L. 75,020 per ogni locomotiva.

(Gare aperte).

Il 17 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento dello scalo merci della stazione di Lissone-Muggiò.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Adattamento del compartimento centrale a 10 bagagliai, L. 22,340.

Scambio della bilancia della stazione di Caianello con quella della stazione di Montereduni-Macchia, L. 2600.

Rete Adriatica:

Provvedimenti per eliminare gl'inconvenienti della prolungata chiusura del passo a livello al km. 82.180 della linea Mestre-Cormons, L. 17,700.

Sistemazione ad uso sala di medicazione dei feriti di un locale annesso alla portineria delle Officine del materiale mobile della stazione di Bologna, L. 720.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione Cattolica San Giovanni, L. 3870, di cui L. 2800 per i lavori da appaltarsi.

Applicazione di mensole a cerniera nel compartimento postale di 8 bagagliai-posta, serie DUI, L. 850.

Costruzione del marciapiede intermedio ai due binari di corsa e prolungamento di quello in servizio dei treni pari nella stazione di Lonigo, L. 8060, di cui L. 5200 per i lavori da appaltarsi.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di segnali di protezione del passo a livello della strada provinciale al casello 138, al km. 142.233 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, per L. 4800.

Impianto di un posto di guardia all'attraversamento presso il km. 14.940, fra le stazioni di Rho e di Vanzago, per L. 250.

Impianto di una sagoma-limite nella stazione di Squillace, sulla linea Taranto Reggio, per L. 268.

Spostamento del disco girevole della stazione di Avellino, per L. 625.

Rialzamento dell'edificio con paratoia a valle del ponticello, al km. 84.378 della linea Torino-Genova, per L. 165.

Sostituzione di legnami nel plaio della sala d'aspetto della stazione di S. Agapito, e ricostruzione dei soffitti della sala d'aspetto ed atrio del fabbricato viaggiatori nella stazione di Monteroduni-Macchia, sulla linea Caianello-Isernia, per L. 930.

Maggiori lavori per l'impianto del terzo binario in stazione di Pieve di Sori, sulla linea Pisa-Genova, per L. 8175.

Ricostruzione, ad una sola luce, con rialzo del binario, del ponticello ad impalcatura metallica sul torrente Chiaravagna, al chilom. 3.219 della linea Pisa-Genova, per L. 132,000.

Rete Adriatica:

Ampliamento della stazione di Mozzecane, sulla linea Verona-Mantova, per L. 68,400.

Riparazione dei guasti causati dallo straripamento di alcuni fossi fra le stazioni di Balduini e di Morgnano, sulla linea Orte-Falconara, per L. 2810.

Sostituzione di nuove lungherine metalliche e di nuovi controventi e rafforzamento delle travi trasversali e relativi attacchi nelle travate metalliche in opera ai ponti sui torrenti Musone e Potenza, fra i km. 225.496 e 233.160 della linea Ancona-Foggia, per L. 96,750.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Verolanuova, sulla linea Pavia-Brescia, per L. 18,000.

Consolidamento della scarpa destra della trincea al km. 48.400 della linea Termoli-Campobasso, per L. 8000.

Consolidamento della scarpata a monte della trincea, fra i km. 17.862 e 17.997 della linea Roma-Firenze, per L. 12,000.

Impianto delle guide davanti agli sportelli della biglietteria della stazione di Barletta, per L. 340.

Rete Sicula:

Costruzione di due briglie in muratura all'estremità dei fossi di scolo in corrispondenza ai km. 85.756 e 85.915 della linea Roccapalumba-Santa Caterina, per L. 1120.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione delle seguenti concessioni:

a) Rinnovazione per il periodo dal 1° giugno 1903 al 30 giugno 1904, ed alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta L. Martel e Comp. per i suoi trasporti di apparecchi a gas;

b) Rinnovazione per un altr'anno, ed alle medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Rubini e Comp. per trasporto di merci varie da e per Como-Lago;

c) Rinnovazione, alle stesse condizioni già vigenti, per un altr'anno, con decorrenza dal 1° luglio 1903, della concessione accordata alla Ditta Camolli Francesco per trasporti a carro completo di graniti greggi e bevole, elevando il quantitativo d'impegno a 600 tonn. ed escludendo dalle stazioni mittenti quella di Arona;

d) Rinnovazione alle stesse condizioni, per il periodo dal 1° giugno 1903 al 30 giugno 1904, della concessione accordata alla Ditta Angelino Secondo per trasporto di cereali a carro completo;

e) Rinnovazione per un altr'anno, a partire dal 1° luglio 1903, della concessione accordata alla Ditta Lepetit, Dollfus e Gansser per trasporti a vagone completo di legno di castagno ed altri estratti tintoriali e concianti, ammettendo a fruire della concessione i trasporti provenienti da Sampierdarena e destinati, oltre Pino transito, anche a Modane, Ventimiglia e Chiasso, fermo il quantitativo minimo di 300 tonn.;

f) Rinnovazione per un altr'anno, decorrente dal 1° luglio 1903, della concessione accordata alla Ditta Innocente Pirovano per trasporti a vagone completo di pietre greggie da Domodossola, Villadossola, ecc., a Milano P. T. e P. S., ammettendo alla concessione gli invii di pietre greggie e lavorate grossolanamente ed anche a scalpello piano ed alla martellina, di peso fino a 5 tonn. per pezzo, escludendo dalle stazioni mittenti quella di Arona e fermo restando il quantitativo minimo di 600 tonn.;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società Adria di Venezia di effettuare da Milano i suoi trasporti di pelli salamoiate, colla riduzione di L. 3.50 la tonnellata, verso impegno di un quantitativo minimo annuo di 650 tonn.;

3) Proposta della Mediterranea per proroga, fino a tutto dicembre del corrente anno, della concessione accordata alla Società dei Bacini di Carenaggio di Genova per trasporti di ferramenta, macchinario, legname greggio e carbon fossile;

4) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Kossler, Mayer e Klinger per trasporti di lana pettinata, filati di lana, tubetti di carta e casse vuote, è rinnovata fino a tutto giugno 1905, ferme restando le condizioni della concessione precedente;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Innocente Mangilo di effettuare i suoi trasporti a vagone completo di macchine e meccanismi da Milano a Legna, Busto Arsizio e Gallarate, coll'obbligo di un quantitativo minimo di 1000 tonn. e coll'abbuono del 20 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria.

— La Società esercente la Rete Mediterranea ha disposto che la validità della tariffa locale n. 502 a piccola velocità, per il trasporto di agrumi a vagone completo, che andrebbe a scadere col 21 settembre p. v., venga prorogata fino a nuovo avviso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Nell'adunanza tenuta ultimamente a Parma dal Comitato costituitosi per promuovere la costruzione d'una ferrovia Genova Borgotaro, fu deliberato di presentare alla Commissione parlamentare, incaricata dello studio delle nuove linee che devono far capo al porto di Genova, un progetto ed una relazione da cui risultino i vantaggi di questa linea sulle altre già progettate.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Promossa da vari maggiorenti di Val d'Orba, si tenne a Basaluzzo una riunione per nominare il Comitato organizzatore d'un Comizio generale di Val d'Orba, da tenersi domenica 12 corrente in Capriata, al fine di pronunciarsi fra i vari progetti che si stanno ventilando per un tronco di ferrovia Ovada-Alessandria.

Fu deciso d'invitare a far parte del Comitato tutti i sindaci dei Comuni interessati, di autorizzare ognuno ad aggregarsi due altre persone competenti e di estendere l'invito ai sindaci di Genova, di Alessandria e di Rocca Grimalda.

Ferrovia Roma-Nemi. — La Società delle Ferrovie secondarie romane, avendo domandata la revoca della concessione del tronco Albano-Nemi non ancora costruito, e la restituzione della relativa cauzione, il Consiglio di Stato ha espresso il parere che, respinta la domanda, sia da dichiarare decaduta la Società delle Ferrovie secondarie romane dalla concessione del tronco Albano-Nemi e incorra nella perdita della cauzione relativa al tronco stesso, salvo ulteriori diritti che possano spettare al Governo.

Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola. — Tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro ed il signor Girola Eugenio, rappresentante del comm. Ernesto Besenzanico di Milano, con l'intervento del cav. Enrico Teodori, quale Presidente della Deputazione provinciale di Ascoli Piceno, si è firmata la convenzione per la costruzione ed esercizio della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola.

Ferrovia elettrica Castelraimondo-Camerino. — È stato approvato il contratto per la fornitura del materiale elettrico per la Castelraimondo-Camerino, stipulato dalla Società concessionaria colla Ditta Lehermann.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903.* — Nella decade 21-30 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,870,685.25, con un aumento di L. 304,046.47 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903 si ragguaglia a L. 162,809,498.99, presentando un aumento di L. 7,964,872.49 in confronto dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 giugno 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 303,926, e presentano una diminuzione di L. 24,054 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 20 giugno 1903 ammontano a L. 12,430,403, con un aumento di L. 266,356 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie interprovinviali a Treviso. — Per visitare gli studi relativi al progetto di questa rete, venne appositamente da Londra l'ing. Clark, direttore per l'Europa della Britisch Thomson Houston C. ed ingegnere-capo della General Electric Co. È seguito dall'ing. Brettner, segretario dell'Agenzia italiana della Thomson Housow, e dall'ing. Fogliani, mandato dalla Thomson.

Tramvia Trescore-Lovere. — La Prima Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ammesso in linea tecnica, con avvertenze, il progetto esecutivo della tramvia a vapore da Trescore a Lovere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Vaterland* di Lucerna ha pubblicato la notizia, ed altri giornali, fra cui alcuni ticinesi, l'hanno riprodotta, che i lavori preliminari per il riscatto della ferrovia del Gottardo erano già avviati, ed anzi erano talmente avanzati da far ritenere che questo riscatto potrebbe aver luogo già nel gennaio 1904. Ora i giornali dell'interno della Svizzera smentiscono tale notizia, nè il Consiglio federale, nè il Dipartimento federale delle Strade Ferrate avendo finora mai intavolato delle aperture coll'Amministrazione della ferrovia del Gottardo relativamente al riscatto di quella rete per parte della Confederazione.

Ferrovie Russe. — Il prodotto lordo delle Ferrovie Russe nel 1902 ammontò a 592,553,471 rubli, presentando un aumento di 18,586,899 rubli in confronto dell'anno precedente. La lunghezza della Rete avendo aumentato da un anno all'altro di 1045 verste, il prodotto per versta è in diminuzione di 0.2 0[0 (la versta è m. 1067).

I trasporti furono di 109,019,682 viaggiatori e di 7,303,075,000 *punds* di merci. Confrontato col 1901, il prodotto della Rete dello Stato ha progredito di 1-2 0[0, mentre le linee concesse diminuirono di 3 0[0.

Il traffico sulla linea della Siberia non cessa di progredire. Nel 1902 il prodotto della medesima aumentò di 12.7 per cento. Secondo i dati ufficiali, questa linea ha attualmente una lunghezza di 7,783 verste, cioè: linee di Siberia, 3140 verste; del Transbaïkal, 1,418: dell'Ussuri, 812 e Est-Chinese, 2413. La linea ha costato in tutto 780 milioni di rubli. La distanza tra Pietroburgo e Vladivostok è di 7217 verste, e da Pietroburgo a Porto Artur di 7535.

Ferrovie del Messico. — Si annuncia che il Governo messicano ha testè concesso la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che partirà da un punto situato fra le stazioni di Alvalos e di Concepcion del Oro della ferrovia Coahuila e Zacatecas per terminare, passando per la Fazenda di Bonanza, presso San Pedro Ocanepo, nello Stato di Zacatecas.

Il tracciato della linea sarà iniziato entro i sei mesi dalla data del decreto di concessione; 10 chilometri dovranno essere terminati entro 18 mesi e 10 chilometri saranno costruiti in ciascuno degli anni seguenti, per modo che la linea sia terminata in cinque anni.

Lo scartamento della linea sarà di 914 millimetri.

Notizie Diverse

Il « Tecnolessico » della Società degl'Ingegneri tedeschi. — Leggiamo nel *Journal des Transports* che un grande numero di Società e di privati hanno inviato delle domande di collaborazione al progetto di un dizionario tecnico generale in tre lingue, francese, tedesca, inglese, iniziato nel 1901 dalla Società degl'Ingegneri tedeschi.

Fino al maggio corr. anno, 341 Società (27 francesi, 272 tedesche, 42 inglesi) hanno voluto prestare il loro concorso, sia per la collezione di termini e locuzioni tecniche appartenenti alle loro specialità, sia con incoraggiamenti costanti, sia infine coll'invio di testi tecnici in una ovvero parecchie lingue.

Ai collaboratori francesi si unicono i collaboratori belgi, tedeschi, inglesi, canadesi. sudafricani, ecc., ecc.

Fra le Società francesi che collaborano, si può citare: la Società degl'Ingegneri civili di Francia, l'Associazione degli antichi allievi della Scuola Centrale, la Società francese di fotografia, ecc.; fra le tedesche, la maggior parte delle 42 Società regionali che compongono la « Verein Deutscher Ingenieure »; fra le inglesi: Institution of Mechanical Engineers, Institution of Electrical Engineers, British Optical Institute, Society of Architets, American Society of Mechanical Engineers, American Chemical Society, ecc. 2185 collaboratori sono stati forniti dalle grandi imprese industriali francesi, specialmente da J. e A. Niclausse, Panhard e Levassor, Delaunay-Belleville, Schneider e C., Amministrazione ferrovie P.-L.-M.; l'Amministrazione delle Miniere (Mons), Siemens e Halske (Berlino), Arturo Koppel (Berlino), ecc.

Quantunque la Redazione non abbia ancora nulla reclamato dai suoi collaboratori, 207 *carnets* speciali, creati da essa ed inviati a cura del *Verein Deutscher Ingenieure*, le pervennero completi. Questi *carnets* non saranno reclamati dalla Direzione che nel 1904.

Tutti gli schiarimenti concernenti un mestiere speciale sono della più grande utilità per la compilazione di questo dizionario, anche quando sono in una sola lingua.

Gl'invii in ritardo che perverranno prima del principio della tiratura del dizionario (fino 1906) potranno ancora essere utilizzati.

Il redattore-capo sarà sempre pronto a dare tutte le informazioni desiderabili.

Scrivere: Technolexique, dott. Hubert Janser, Berlin (N. W. 7), Dorotheenstrasse, 49.

Per l'acquedotto degli Abruzzi. — A Teramo, il 25 giugno si è tenuto l'asta per l'acquedotto della Montagna dei Fiori. I lavori che sommano a L. 1,000,000, rimasero aggiudicati agl'ingegneri Reibaldi e Passeri di Roma col ribasso del 15.11 per cento e saranno iniziati nel mese venturo.

L'acquedotto abbraccia la larga zona che da Ascoli Piceno e Teramo scende all'Adriatico, popolata di paesi industriosi e traversante campagne rigogliose e ben coltivate.

Le acque portate, dopo 15 chilometri di percorso, sul colle Cervinara, si divideranno in più condutture per dare acque ai Comuni di Mattigliano, Sant'Egidio, Faraone, Ancorano, Controguerra, Colonnello, Torano Nuovo, Nereto, Corropoli, Sant'Omero, Garrufo, Poggiomorello, Mosciano Sant'Angelo, Montone, Tortoreto e Giulianova sull'Adriatico, con un percorso di 65 chilometri, e beneficando una popolazione di quasi 60,000 abitanti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione, 10 luglio). — Colla Società Industriale Napoletana Hawthor Guppy, per fornitura di N. 16 locomotive ad otto ruote accoppiate coi relativi tender;

Colla Società suddetta, per la fornitura di altre 6 locomotive, come sopra, coi relativi tender;

Colla Ditta Henry-Buissin (Atélier de Familleureux), per fornitura di N. 50 carri scoperti a due assi;

Colla Ditta M. Cattori e C., di Castellammare di Stabia, per fornitura di N. 75 carri scoperti a due assi, a sponde alte;

Colla Ditta Attilio Bagnara, di Sestri Ponente, per fornitura di N. 100 carri coperti a 2 assi, per trasporto derrate alimentari;

Colla Ditta Bertero Francesco, di Carrara, per riattamento definitivo della Savona-Bra, presso il casello 22, in corrispondenza al ponte sul Tinella;

Colla Ditta Casalino Giuseppe, di Voltri, per rinnovazione muratura del rivestimento della galleria del Belbo, fra Saliceto e Sale Langhe;

Colla Cooperativa Braccianti ed Affini, di Torino, per fornitura di N. 100 copertoni per carri.

Rete Sicula. — Colla Ditta Francesco Paladini, per l'esecuzione dei lavori relativi alla ricostruzione del tratto di muro di difesa compreso fra i km. 110.596 e 110.680 e per la rifazione d'una parte del ponticello in muratura al km. 110.611 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 90,900;

Colla Ditta Salvatore Marinaro, per l'appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del torrente Piano del Mulino Cannizzara 2° sulla linea Messina-Patti-Cerda, per l'importo di L. 11,000;

Colla Società Officine di Savigliano, per la fornitura e posa in opera di una travata metallica per il ponte al km. 239.892, fra le stazioni di Bicocca e di Passomartino, per l'importo di L. 26,000;

Colla Ditta Antonino Interra, per l'esecuzione delle opere murarie necessarie alla posa della suddetta travata metallica, per l'importo di L. 30,000;

Colla Ditta Bertoldo Kohler di Savona, per l'esecuzione di opere metalliche, per la stazione di Acireale, per l'importo di L. 11,206;

Colla Citta Gaetano Costanzo, per l'esecuzione di opere murarie per l'ampliamento della stazione di Acireale, per l'importo di L. 9250.

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Novara (15 luglio, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari in quella Provincia, durante il quinquennio 1904-1908, per complessive L. 60,000. Fatali 30 luglio, ore 12. Cauz. L. 6000. Dep. provv. L. 2000.

Municipio di Castiglione Tinella — Cuneo (16 luglio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale di Pola, di m. 504.64, per L. 3050.65.

Municipio di Carpaneto — Piacenza (17 luglio, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di due passerelle sul torrente Chero, e muro di difesa della sponda sinistra a Travazzano, per

L. 15,575. Dep. provv. L. 400. Cauz. L. 1500. Ultimazione lavori 90 giorni. Fatali 3 agosto, ore 12.

Direzione Genio Militare di Milano (17 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili militari della piazza di Milano dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per L. 165,000. Cauzione L. 16,500. Documenti 15 luglio.

Municipio di Savona — Genova (18 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di adattamento dell'ex-Oratorio della Congregazione dei Preti ad uso degli uffici di Stato civile e sanitario, per L. 10,000. Dep. provv. L. 500 e L. 300 per spese. Cauzione L. 1000.

Deputazione Provinciale di Salerno (18 luglio, ore 12, secondo incanto). — Appalto del mantenimento della strada Vallo Cuccaro-Tempa del Cucco-Cimitero di Torre-Orsaia, per L. 4650. Fatali da destinarsi.

Direzione Genio Militare di Alessandria (18 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto del mantenimento degli immobili destinati ad uso militare in Alessandria dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, per L. 60,000. Dep. provv. L. 6000.

Municipio di Castelvetrano — Trapani (20 luglio, ore 12, secondo incanto). — Appalto della costruzione del palcoscenico e macchinario al Teatro, per L. 18,000, ivi comprese L. 1637.57 per opere impreviste. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 800.

Municipio di San Pier d'Arena — Genova (20 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori relativi alla pavimentazione in tacchi nuovi di pietra di Spezia del tratto della via Umberto I, tra le vie Palestro e la nuova del Compasso, provvisoriamente aggiudicato al signor Silvio Spinetta per L. 57,480, col ribasso, cioè, del 4.20 0|0 su L. 60.000. Offerte 20 luglio, ore 10. Cauzione L. 3000. Deposito provvisorio L. 600. Deposito spese L. 1000.

Deputazione provinciale di Avellino (20 luglio, ore 11, secondo incanto). — Appalto del mantenimento della strada provinciale n. 8, Calore, tronco della nazionale delle Puglie al ponte Mele, di metri 5218, per annue L. 2155.33 e per anni cinque. Documenti fino al 17 luglio. Dep. provv. L. 400.

Intendenza di Finanza di Modena (20 luglio, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di difesa della sponda destra del canale di Carpi, nel tratto compreso fra il molino del Cibeno e la chiesetta omonima, per L. 20,000. Dep. provv. L. 700. Dep. spese L. 600. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di San Remo — Porto Maurizio — (21 luglio, ore 11, def.). — Appalto delle opere di allargamento del corso Cavallotti, nel tratto sino all'Hôtel Victoria. Importo L. 26,440.34. Cauzione provv. L. 3000 e L. 1000 per spese. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Chieri — Torino — (21 luglio ore 9, def.). — Appalto dei lavori per la sistemazione della via Palazzo Civico, in due lotti, e cioè: 1° provvista e posa di trottatoie e cunettoni, e rifacimento completo del selciato per L. 13,000; 2° costruzione di un condotto raccoglitore delle acque meteoriche per L. 3000. Cauzione provv. L. 1300 per il 1° lotto e L. 300 pel 2° e L. 300 per spese 1° lotto e L. 150 pel 2°.

Municipio di Napoli — Fino al 22 luglio ore 16, presentazione delle offerte per concorrere all'asta. — Appalto dei lavori per l'isolamento del Maschio Angioino da Castelnuovo, comprendente l'esecuzione dei lavori e le espropriazioni, il pagamento delle relative indennità a carico del concessionario; le demolizioni e sgombri; la costruzione delle pubbliche strade e fogne interne e tutte le altre opere di cui al relativo Capitolato, per L. 2,527,365.04, a cottimo (*forfait*). Otto giorni prima di quello stabilito pel l'incanto gli ammessi a licitare saranno invitati a presentare le offerte. Cauzione provv. L. 250,000. Consegna lavori 5 anni.

Amministrazione Provinciale di Parma (27 luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato per caserma dei RR. Carabinieri in Mezzano Inferiore per L. 17,162.81. Cauzione provv. L. 1000. Definitiva L. 2000. Consegna lavori 150 giorni. Fatali 11 agosto, ore 16.

R. Prefettura di Avellino (28 luglio, ore 10, def.). — Appalto dell'esecuzione dei lavori necessari per la sistemazione degli scoli d'acque in alcune tratte, lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 54, denominata delle Puglie, dal miglio 16 ad Avellino. Importo L. 9900, di cui L. 9070.20 a base d'asta, comprese L. 257.90 per compensi a corpo. Cauzione provv. L. 1000. Definitiva il decimo. Documenti fino al 18 luglio.

Intendenza di Finanza di Genova (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso della sezione doganale alla Chiappella, nel porto, per L. 28,680. Cauzione provv. L. 900. Ultimazione lavori 180 giorni. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Firenze (31 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di consolidamento della sede stradale in località Tribuccio, nella rettifica Rocca S. Casciano-Campomaggiore, della strada nazionale n. 42, per L. 8887.50. Cauzione provvisoria L. 600. Documenti 23 luglio.

R. Prefettura di Napoli (1° agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione e funzionamento delle boe ed apparecchi diversi di segnalamento e di ormeggio nel golfo di Napoli, durante il sessennio 1903-1909, per complessive lire 181,200. Cauzione provv. L. 2000. Documenti 24 luglio. Fatali 10 agosto.

APPALTI ALL'ESTERO.

Ferrovie Rumene. — È bandito un appalto per la costruzione dei fabbricati necessari nelle stazioni di Lotru e di Cornet sulla ferrovia R. Vâlcea-Riul-Vadului e sulla linea diretta, pel valore di *Lei* 202,500 (un *Lei* equivale al franco), secondo il progetto.

Le condizioni del contratto, i capitolati d'oneri ed il progetto possono essere consultati in tutti i giorni non festivi, dalle ore 9 alle 12 ant., al Segretariato del Servizio dei lavori nuovi, in Bucarest, strada Mihain-Voda, n. 9.

Le offerte dovranno essere presentate in iscritto e sigillate, e portare sul piego la menzione: « Offerta per i fabbricati sulla linea R. Vâlcea-Riul-Vadului, licitazione delli 16 luglio 1903 (nuovo stile) ».

Esse dovranno essere accompagnate dalla ricevuta della Cassa di Depositi, constatante l'eseguito versamento d'una cauzione del 4 0|0 del valore del progetto.

Il deposito della cauzione provvisoria al momento della licitazione non sarà accettato, le offerte dovendo indispensabilmente essere accompagnate dalla ricevuta della Cassa di Deposito.

La cauzione definitiva sarà dell'8 0|0 del valore del progetto.

Le offerte saranno ricevute alla Direzione generale, servizio B, fino al 16 luglio 1903 (nuovo stile), alle ore 11 ant., quando verranno aperte.

Non si accettano sopraofferte.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine Costruzione d'Artiglieria di Torino (24 luglio, ore 9, unica def.), — Fornitura di lega di alluminio in lamiera kg. 8000 a L. 4.50. Importo L. 36,000. Cauzione provvisoria L. 3600. Consegna 80 giorni.

— (25 luglio, ore 9, unica def.). — Fornitura di kg. 8000 di lega di alluminio in lamiera a L. 4.50. Importo L. 36,000; kg. 80 di alluminio in filo mezzano a L. 4,70, L. 324; kg. 70 di alluminio in lamiera sottile a L. 480, L. 336. Importo totale L. 36,665. Cauzione L. 8667. Consegna 90 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 4	Luglio 11
Azioni Ferrovie Biella	L. 546	546
» » Mediterranee	» 471	470.50
» » Meridionali	» 695.50	694
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 427	427
» » » (2ª »)	» 402	402
» » Secondarie Sarde	» 254	254
» » Sicule.	» 670	670
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 351	353.75
» » Cuneo 3 0|0	» 364	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 % . . .	» 100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0|0 . .	» 507	507.50
» » Meridionali.	» 352.50	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	321.50
» » » 2ª emiss. »	318	318.50
» » Sarde, serie *A*	» 352.50	355
» » » serie *B*	» 352.50	355
» » » 1879	» 352.50	355
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde	» 509.50	509.50
» » Sicule 4 0|0 oro.	» 510	510
» » Tirreno	» 507	510.50
» » Vittorio Emanuele . . .	» 373.50	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903. — *Dal 21 al 30 Giugno 1903.* — *36ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1060	1018	+ 42
Viaggiatori	1,648,735.53	1,641,693.20	+ 7,042.33	79,676.97	79,204.15	+ 472.82
Bagagli e cani	60,189.08	60,107.28	+ 81.80	1,613.04	1,615.62	— 2.58
Merci a G.V. e P.V. acc.	463,150.09	415,388.11	+ 47,761.98	14,075.79	11,661.89	+ 2,413.90
Merci a P.V.	2,512,401.29	2,270,784.78	+ 241,616.51	90,843.46	85,183.75	+ 5,659.71
TOTALE	4,684,475.99	4,387,973.37	+ 296,502.62	186,209.26	177,665.41	+ 8,543.85
Prodotti *dal 1° Luglio 1902 al 30 Giugno 1903.*						
Viaggiatori	59,951,901.61	56,185,053.00	+ 3,766,848.61	2,607,986.19	2,413,072.35	+ 194,913.84
Bagagli e cani	3,075,363.19	2,888,996.70	+ 186,366.49	66,695.49	62,365.87	+ 4,329.62
Merci a G.V. e P.V. acc.	14,474,402.42	14,124,326.04	+ 350,076.38	488,864.93	473,106.12	+ 15,758.81
Merci a P.V.	79,161,889.04	75,886,996.51	+ 3,274,892.53	2,982,396.12	2,810,709.91	+ 171,686.21
TOTALE	156,663,556.26	149,085,372.25	+ 7,578,184.01	6,145,942.73	5,759,254.25	+ 386,688.48
Prodotto per chilometro.						
della decade	984.13	921.84	+ 62.29	174.84	172.83	+ 2.01
riassuntivo	32,912.51	31,320.46	+ 1,592.05	5,798.06	5,657.42	+ 140.64

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *35ª Decade* — *Dall'11 al 20 Giugno 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	80,056.00	3,008.00	23,220.00	144,617.00	932.00	251,833.00	618.00	407.00
1902	102,811.00	2,868.00	21,735.00	127,429.00	1,165.00	256,008.00	618.00	414.00
Differenze nel 1903	— 22,755.00	+ 140.00	+ 1.485.00	+ 17,188.00	— 233.00	— 4,175.00	»	— 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GIUGNO 1903.								
1902-903	3,734,996.00	98,097.00	748,395.00	4,870,996.00	53,952.00	9,506,436.00	618.00	15.382.00
1901-902	3,572,747.00	91,342.00	771,018.00	4,883,635.00	48,826.00	9,367,568.00	618.00	15.157.00
Differenze nel 1902-903	+ 162,249.00	+ 6,755.00	— 22,623.00	— 12,639.00	+ 5,126.00	+ 138,868.00	»	+ 225.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	25,736.00	1,168.00	4,690.00	11,648.00	64.00	43,306.00	482.00	90.00
1902	34,809.00	1,244.00	7,927.00	19,331.00	128.00	63,439.00	482.00	134.00
Differenze nel 1903	— 9,073.00	— 76.00	— 3,237.00	— 7.683.00	— 64.00	— 20,133.00	»	— 44.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GIUGNO 1903.								
1902-903	1,332,157.00	29,621.00	364,359.00	863,336.00	19,271.00	2,608.744.00	482.00	5,412.00
1901-902	1,283,526.00	28,967.00	372,310.00	835,771.00	11,960.00	2,532,534.00	482.00	5,254.00
Differenze nel 1902-903	+ 48,631.00	+ 654.00	— 7.951.00	+ 27,565.00	+ 7,311.00	+ 76,210.00	»	+ 158.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	5,675.00	307.00	678.00	2,127.00	»	8,787.00	23.00	382.00
1902	5,839.00	336.00	735.00	2,123.00	»	8,533.00	23.00	371.00
Differenze nel 1903	— 336.00	— 29.00	— 57.00	+ 4.00	»	+ 254.00	»	+ 11.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 20 GIUGNO 1903								
1902-903	167,628.00	6,846.00	37,402.00	103,286.00	61,00	315,223.00	23.00	13,705.00
1901-902	144,985.00	7,148.00	33,827.00	77,924.00	61,00	263,945.00	23.00	11,475.00
Differenze nel 1902-903	+ 22,643.00	— 302.00	+ 3,575.00	+ 25,362.00	»	+ 51,278.00	»	+ 2,230.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	18 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			—	1 55 p.	6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	7 52 a.			—	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R. (A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC A1 Lieber's Scott's Codes.

METODO E MACCHINE

PER LA

fabbricazione di Catene

FORGIATE E SALDATE

Brevetto Vol. 138, N. 63

Per qualsiasi informazione relativa alla vendita o cessione di licenze di questo brevetto d'invenzione italiana di 15 anni, dirigersi a Mad^e CLOTILDE SCHAR, a **SCHWECHAT**, presso Vienna (Austria).

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 18 Luglio 1903. Num. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA RELAZIONE SAPORITO

Nel Capitolo XI della sua lunga Relazione l'onorevole Saporito espone le ragioni per le quali la Commissione Reale ha creduto di dover preferire l'esercizio ferroviario fatto da Società private all'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato.

E' un capitolo molto ben fatto, che il lettore, stanco della laboriosa lettura, legge tutto di un fiato e con piacere.

Veramente, volendo essere severi, si potrebbe notare che l'onorevole Saporito dimentica una delle ragioni principali per la quale non è possibile in Italia l'esercizio di Stato, e questa ragione è la instabilità del Governo.

Quando un Ministro dei Lavori Pubblici non resta al potere che due anni in media, è impossibile che nasca in lui o in altri quella coraggiosa iniziativa che fra cento proposte, generalmente vane e fallaci, fa scegliere quella veramente buona che porta miglioramento e progresso nel servizio delle ferrovie.

E parimenti, col succedersi al potere di uomini di diversi partiti e di idee spesso contradditorie, è impossibile che nasca e si conservi nell'amministrazione quello spirito di continuità nei criteri direttivi, che è indispensabile per salvaguardare gli interessi dell'erario, ma più ancora è indispensabile per tutelare gli interessi della produzione e del commercio nazionale.

Ma, fuori di questa dimenticanza, il Capitolo XI è molto ben fatto. L'onorevole Saporito, dopo di aver accennato a tutte le discussioni generali e teoriche, che tanto piacciono a molti, e che si sono fatte e si fanno ancora prò e contro l'esercizio di Stato, viene a porre il problema in modo pratico e speciale per l'Italia, e lo discute in modo mirabile.

Quando si sa intavolare bene un problema, si può dire che esso sia mezzo risolto, e si comprende che la Commissione Reale abbia adottato le idee dell'onorevole Saporito approvando a maggioranza il seguente Ordine del giorno:

« La Commissione è d'avviso che l'esercizio delle strade » ferrate abbia ad essere fatto per opera di privati, in » base ai patti e alle condizioni da essa suggeriti ».

Ed è con viva soddisfazione che si vede che l'onorevole Saporito ha il coraggio di dire apertamente e senza ambagi il proprio convincimento, poichè, pur troppo, oggi in Italia ci vuole del coraggio a dire la verità in mezzo alla intolleranza e alla prepotenza dei partiti estremi e in mezzo a tanta ignavia opportunista dei più.

***

Ho voluto cominciare con questa lode sincera all'onorevole Saporito, perchè, dovendo io combattere molte delle proposte della Commissione Reale, desidero che risulti che io riconosco nell'onorevole Saporito un uomo che ha studiato con molta cura il problema ferroviario, e che è animato dal più santo desiderio di giovare al proprio Paese. Egli vorrebbe procurare all'Italia un ventennio di quiete con un buon contratto di esercizio delle ferrovie con Società private, ma inconsciamente va allo scopo opposto, poichè tali sono i nuovi oneri e i nuovi vincoli che egli vuole imporre, che diventa impossibile il trovare chi li voglia assumere.

Per oggi io mi limito a considerare la Relazione Saporito in un modo sintetico, numerando, quasi senza discutere, questi oneri e questi vincoli.

***

Le Convenzioni del 1885, contro le quali si è tanto declamato, specialmente da coloro che non le hanno studiate, sono giudicate buone dall'onorevole Saporito, il quale vuole conservarle come tipo di un nuovo contratto. Ma egli trova che queste Convenzioni contenevano patti un poco incerti che le Società trovarono modo di interpretare a proprio vantaggio, in modo che lo Stato non ne ebbe tutto quell'utile che ne avrebbe dovuto avere.

Se vogliamo essere imparziali, bisogna riconoscere che le Convenzioni del 1885 dovevano fatalmente contenere delle condizioni poco precise, perchè vi erano delle vere incognite tanto per l'uno come per l'altro contraente; ed è cosa naturale che le Società esercenti abbiano cercato di fare il proprio interesse, come è naturale che il Governo si sia adoperato per tutelare l'interesse del pubblico erario. Occorreva molta buona volontà da ambe le parti per conservare il buon accordo e definire man mano tutte le incertezze.

Invece è stato il Governo il primo a falsare fin dal principio, forse per considerazioni politiche, lo spirito delle Convenzioni, e naturalmente le Società reagirono, e si venne a quello stato di ostilità che ha fatto il male di tutti.

L'onorevole Saporito trova che tutti i torti sono stati dalla parte delle Società, ed io, senza entrare in questa spinosa questione, mi limito ad osservare che le controversie che vennero portate al giudizio degli arbitri o dei tribunali, furono generalmente decise a favore delle Società, ciò che mi pare che dimostri che la tesi dell'onorevole Saporito non è esatta.

Ma, a parte tutto ciò, vediamo quali maggiori oneri e maggiori vincoli voglia introdurre l'onorevole Saporito nei nuovi eventuali contratti di esercizio.

In primo luogo il capitale delle Società sarà costituito come nel 1885 e versato nelle casse dello Stato, il quale però non dovrà corrispondere che lo stesso interesse che oggi paga per il debito consolidato, e la proposta è pienamente regolare. Ma l'onorevole Saporito non ha più ragione quando dice che con questo il servizio del capitale sociale resta garantito, perchè evidentemente se il bilancio dell'esercizio per qualsiasi ragione si troverà in perdita, sarà giocoforza che le Società si valgano delle somme pagate dallo Stato per coprire le spese di esercizio.

Ma per quanto si debba ritenere ragionevole la proposta della Commissione Reale, non si può non riconoscere che viene a mancare alle Società esercenti una considerevolissima risorsa che loro era data dalle Convenzioni del 1885.

Vengono poi i tre fondi di riserva che erano stabiliti ad esclusivo carico dello Stato e che oggi, come tutti sappiamo, presentano un'enorme deficienza.

Per riparare alla deficienza attuale e per impedire deficienze future, l'onorevole Saporito propone in primo luogo che vari lavori che erano di competenza di questi fondi passino senz'altro a carico delle Società esercenti, e quindi propone che le Società partecipino direttamente alla alimentazione dei fondi in modo che diventino interessate al loro buon governo. E dato il fatto che si propongono dei contratti di breve durata, io trovo che la proposta è ragionevole.

Ma evidentemente ne viene alle Società esercenti un nuovo carico molto considerevole, che io non tento nemmeno di calcolare, perchè l'onorevole Saporito non fissa in modo preciso quale dovrà essere la partecipazione delle Società, e d'altra parte occorrerebbe molto sviluppo di calcoli che ora non posso fare. Ma basta considerare che questi fondi rappresentano delle somme colossali per comprendere che il nuovo onere che ne viene alle Società esercenti è molto grave.

Viene finalmente la Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale ha costato tanti sacrifizi al pubblico erario, e anche per questa l'onorevole Saporito propone che le Società esercenti sieno interessate, e questo interessamento verrebbe stabilito addebitando alle Società l'interesse e l'ammortamento delle somme che annualmente sono spese dallo Stato.

E' una proposta ingegnosa, ma molto complicata, che qui non solo non posso discutere, ma nemmeno enunciare in modo completo; ma mi basti il dire che in questo modo le Società esercenti saranno gravate di un nuovo onere molto grave e crescente di anno in anno.

Viene poi proposta la soppressione di ogni compenso alle Società per i lavori riguardanti i fondi, e la proposta che i trasporti a rimborso di spesa, che ora andavano a favore delle Società, sieno invece portati nel prodotto generale e ripartiti fra le Società e il Governo.

Dopo ciò l'onorevole Saporito viene a stabilire la formola di ripartizione del prodotto lordo fra il Governo e le Società esercenti, e per prima cosa vuole abolita la distinzione fra la rete principale e la rete complementare, in modo che una sola formola serva per tutte le linee.

Questa formola sarà costituita da un binomio: il primo termine sarà una costante e il secondo sarà proporzionale al prodotto lordo. E senza specificare in modo assoluto quale debba essere questa costante, insiste nel proporre che il coefficiente da applicarsi al prodotto lordo sia 0,50.

Così, chiamando P il prodotto totale chilometrico e C la somma costante, il compenso chilometrico delle Società esercenti sarebbe:

$$C + 0.50\,P,$$

e la partecipazione chilometrica dello Stato sarebbe invece:

$$0.50\,P - C.$$

Io per me ho ben poca fede sul modo col quale sono dedotte queste formole empiriche, sieno esse a binomio o a trinomio. L'essenziale è che tutto il calcolo si fonda sui risultati degli esercizi che si sono fatti sotto il regime delle vigenti Convenzioni, e che volendo aggravare le Società di nuovi oneri, quei risultati non sono più attendibili.

Ma, come ho già notato in un mio precedente articolo, il vizio capitale di queste formole fissate *a priori* sta in ciò che esse sono stabilite senza tener conto delle tariffe. E poichè la Commissione Reale vuole conservare intatto al Governo il *jus imperii* sulle tariffe, ne viene evidentemente che tutto resta incerto. Le spese di un'azienda ferroviaria sono proporzionali al traffico e non al prodotto.

*
* *

Ma molti altri oneri e vincoli vengono imposti alle Società esercenti.

Si vuole il servizio cumulativo obbligatorio anche con le ferrovie e tramvie concorrenti, e anche con la futura navigazione interna; si conserva al Governo il diritto di stabilire gli orari e le velocità dei treni, ma si vuole che abbia anche il diritto di ordinare maggiori coppie di treni e trasformare i treni-omnibus in accelerati, e i treni misti in omnibus. Per i ritardi dei treni dovrà essere applicata inesorabilmente la Legge del 21 dicembre 1899, sebbene in nessun altro paese esista una legge così draconiana.

Vengono poi nuove prescrizioni onerose per il servizio delle poste e del telegrafo, e specialmente poi per i trasporti militari, per i quali, a parte molte altre esigenze, si domanda la bagatella di 200 locomotive in più del numero che oggi se ne hanno in servizio. E per coronare l'opera si vuole che nei nuovi contratti sia prescritto che il servizio sanitario corrisponda a tutte le moderne esigenze igieniche.

E per tema che le Società, malgrado tutte le nuove prescrizioni, possano guadagnare troppo, si prescrive che la partecipazione dello Stato agli utili netti dell'esercizio cominci quando questo utile sia al 4 0|0, e si vuole che cessino tutti i privilegi per le imposte di registro e di ricchezza mobile, producendo così un nuovo ed ingente carico alle Società esercenti.

E come conseguenza necessaria si propone un aumento di personale e di spesa per il R. Ispettorato, onde possa far fare nuove statistiche per preparare i materiali ad una futura inchiesta; possa eseguire nuovi e continui controlli e possa diventare un organo efficace in mano al Governo per esercitare il *jus imperii* su tutta l'azienda ferroviaria.

*
* *

Ho pensato più volte, fin dai miei anni giovanili, che se si lasciassero svolgere liberamente le leggi della natura, dovrebbe esistere un'armonia fra gli interessi del pubblico che paga, gli interessi del Governo che sopraintende a tutto, e gli interessi delle Società esercenti, le quali non possono sperare guadagni che servendo il pubblico nel miglior modo possibile. Ho pensato che tutti i dissidii, tutti i conflitti nascono per colpa nostra, che per diffidenza o per paura commettiamo degli errori creando delle false posizioni, e poi ci affanniamo a trovare delle armi per combattere quello che non è che opera nostra e che non esisterebbe se non fosse stata la nostra opera artificiosa.

Ho pensato che nel 1905 si sarebbe avuto un progresso e che i nuovi contratti di esercizio ferroviario sarebbero

stati assai più semplici di quelli del 1885, lasciando ampia libertà di iniziativa alle Società esercenti, togliendo ogni causa di dissidio e rendendo facilissimo il controllo del Governo.

Invece tutto ciò non è stato che un sogno. La Commissione Reale non vede che nemici, non vede che illeciti guadagni a danno dello Stato, e si affatica a trovar armi per scendere a combattere come gli antichi cavalieri erranti.

I nuovi contratti erano già stati fatti difficilissimi e onerosi dalle agitazioni dei ferrovieri, che finirono con la deplorevole dedizione del Governo e con la più deplorevole sanzione del Parlamento. Ma la Commissione Reale sorvola con molta disinvoltura sulle conseguenze morali e materiali di tutto ciò, e non cerca che di accumulare nuovi carichi e nuovi vincoli alle Società esercenti.

Leggendo la lunga Relazione dell'onorevole Saporito io ho provato un sentimento penoso. A che tanto lavoro di confronto di calcoli, di ragionamenti, per venire a stabilire che oggi in Italia non può essere conveniente l'esercizio ferroviario fatto dallo Stato, se poi si viene a proporre delle condizioni talmente onerose che nessuna Società potrà mai accettare?

Involontariamente mi veniva alla mente la favola di Sisifo, che con grande ardore si affatica ogni giorno a sollevare il gran masso, che poi pesantemente ricade alla sua primitiva posizione. *Ing.* LUIGI MONTEZEMOLO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 14 maggio 1903

(*Continuazione — V. N. 27*).

VII. — Risultati dell'esercizio.

Prodotti. — Quota del prodotto lordo della rete principale . . . . . . L. 77,811,522.37
salva la liquidazione dell'anno finanziario in corso.

Metà del prodotto lordo della rete complementare . . . . » 5,275,048.61

Compenso di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale della rete complementare (art. 73 del capitolato) . . » 6,140,577.16

Compensi e proventi diversi . . . » 620,937.90

Proventi in rimborso di spesa . . » 2,675,018.85

Totale . . . L. 92,523,104.89

Spese complessive dell'esercizio, così ordinarie che straordinarie . . . . » 92,551,668.07

Per cui l'esercizio chiude con una perdita di. . . . . L. 18,563.18
come dal Conto Esercizio.

VIII. — Liquidazione generale.

Impiego dei residui attivi di esclusiva proprietà sociale.

Il capitale di esclusiva proprietà degli azionisti ascendeva come dalla liquidazione dell'anno 1901 a L. 19,433,272.89

Aggiungendo:

1° i prelievi fatti sull'utile dell'impiego del capitale stesso durante quel l'esercizio, cioè:

quota per ammortizzazione delle 60 mila azioni a matrice . . . . . » 31,963.52

6 0\|0 alla riserva ordinaria . . » 46,165.08

2° la prelevazione fatta nella liquidazione della gestione Adriatica del 1901 per completare il fondo per l'ammortizzazione delle azioni a matrice L. 33,036.48 nonchè il residuo disponibile della liquidazione stessa . . . . » 4,796.38
come da deliberazione dell'assemblea ordinaria del 28 maggio decorso anno; ———— » 37,832.86

si hanno in totale L. 19,549,234.35

come dal suballegato N. 2 al Bilancio, che in parte sono investite in stabili e titoli diversi, e per la rimanenza si considerano impiegate al tasso medio della rendita dello Stato.

Il provento complessivo del 1902 importò . . . . L. 780,513.16

da cui, detratto l'interesse imputabile al fondo per l'ammortizzazione delle azioni a matrice, in . . . . » 33,561.70

residuano L. 746,951.46

Prelievi determinati dall'art. 52 dello Statuto:

il 6 0\|0 alla riserva ordinaria . . . . . . L. 44,817.09

il 5 0\|0 assegnato:
per 3\|4 al Consiglio d'Amministrazione. . . . . » 28,010.68
per 1\|4 ai capi di servizio » 9,336.89

» 82,164.66

L. 664,786.80

Residuo utile non distribuito al 31 dicembre 1901 . . . . » 2,448.17

Somma disponibile L. 667,234.97

dalla quale vi proponiamo di prelevare ripartibili in ragione di L. 1.55 per ognuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione, portando » 651,000.00

a conto nuovo. . . . . L. 16,234.97

Gestione della Rete Adriatica.

Attivo.

Sovvenzione chilometrica spettante alla Società per la costruzione delle linee:

a' termini dell'art. 7 del contratto . L. 32,061,645.88

a' termini dell'art. 9 della convenzione 20 giugno 1888 . . . . . . » 9,053,689.90

L. 41,115,335.78

10° annualità pel soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti (convenzione 27 novembre 1894, approvata con legge 28 luglio 1895, N. 458) . . . . . » 162,838.26

compenso per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio (articolo 26 del contratto) . . . . » 6,660,000.00

liquidazione nuove costruzioni . . » 1,700,000.00

Totale L. 49,638,174.04

Passivo.

Interessi in monte ed ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni sorteggiate L. 40,787,318.44
quota di ammortamento spese di fondazione L. 27,531.67; spese di amministrazione centrale (quotazione dei titoli, spese e tasse diverse L. 1,543,477.93; perdite di cambio L. 204,655.50; tassa di ricchezza mobile sul reddito industriale L. 1,653,726.21; quarto stanziamento in conto delle quote a carico della Società per l'insufficienza dei versamenti fatti alla Cassa Pensioni della Società per le Strade Ferrate Merid. L. 1,200,000; spese pel disastro di Castel Giubileo (anni 1901 e 1902) L. 2,505,651.90; resultanza passiva dell'esercizio L. 18,563.18 L. 47,940,924.83

(*Continua*). Resultanza attiva L. 1,697,249.21

LE STRADE FERRATE DEL MONDO

Riproduciamo, come negli anni precedenti, i prospetti, pubblicati dall'*Archiv für Eisenbahnwesen*, dello sviluppo della rete ferroviaria del mondo dal 1897 al 1901, e della spesa d'impianto delle singole linee, i quali prospetti, contenendo dati statistici importanti e precisi, serviranno a rettificare le molte e spesso errate notizie che si leggono in giornali, talvolta anche tecnici, intorno alla situazione ferroviaria del mondo.

Sviluppo della rete ferroviaria del mondo dalla fine del 1897 alla fine del 1901.

PAESI	LUNGHEZZA ESERCITATA AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO					AUMENTO NEL QUINQUENNIO 1897-901		Superficie (kilom. quadrati)	Migliaia di abitanti
	1897	1898	1899	1900	1901	Totale	Per cento		
I. — *Europa.*	CHILOMETRI					CHILOMETRI		CIFRE ROTONDE	
Germania — Prussia	28,498	29,559	30,217	30,801	31,668	3,170	11.1	348,600	34,473
Germania — Baviera	6,283	6,520	6,605	6,747	6,774	491	7.8	75,900	6,176
Germania — Sassonia	2,752	2,785	2,823	2,853	2,885	133	4.8	15,000	4,202
Germania — Wurtemberg	1,632	1,632	1,683	1,721	1,890	258	15.8	19,500	2,169
Germania — Baden	1,861	1,890	1,913	1,957	2,071	210	11.3	15,100	1,868
Germania — Alsazia-Lorena	1,735	1,771	1,796	1,821	1,891	156	9.0	14.500	1,719
Germania — Altri Stati	5,355	5.403	5,474	5,491	5,531	176	3.3	52,100	5,760
Totale per la Germania	48,116	49,560	50.511	51,391	52,710	4,594	9.5	540,700	50,367
Austria-Ungheria (comprese la Bosnia e l'Erzegovina)	33,668	35,113	36,275	36,883	37,492	3,824	11.4	676,500	47,118
Gran Bretagna e Irlanda	34,485	34,668	35,015	35.186	35,462	977	2.8	314,000	41,450
Francia (escluse le ferrovie industriali)	41,343	41,704	42,215	42,827	43,657	2,314	5.6	536,400	38,962
Russia d'Europa (compresa la Finlandia, 2793 km.)	40,262	42,535	46,442	48.460	51.409	11,147	27.7	5,390,000	105,542
Italia	15,643	15,715	15,723	15,787	15,810	167	1.1	286,600	32,475
Belgio	5.904	6,089	6,194	6,345	6,476	572	9.7	29,500	6,694
Paesi Bassi e Lussemburgo	3 129	3,164	3,189	3,209	3,257	128	4 1	35,600	5,341
Svizzera	3,646	3,708	3,769	3,783	3.910	264	7.2	41,400	3,325
Spagna	12,916	13,048	13,287	13.357	13 516	600	4.6	496,900	17,961
Portogallo	2,362	2,362	2,363	2,376	2,388	26	1.1	92,600	5.429
Danimarca	2,543	2,605	2,840	3,001	3.067	524	20.6	38,500	2,449
Norvegia	1,952	1,981	1.981	2,053	2,101	149	7.6	322,300	2,221
Svezia	10,169	10,240	10,723	11,320	11,588	1,419	13.9	447,900	5,136
Serbia	570	570	578	578	578	8	1.4	48,300	2,494
Rumania	2,880	3,051	3,091	3,098	3.171	291	10.1	131,300	5,913
Grecia	952	952	972	972	972	20	2.1	64,700	2,434
Turchia d'Europa, Bulgaria e Rumelia	2,554	2,569	3,059	3,142	3,142	588	23.0	267,000	9.824
Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110	—	—	1,100	372
Totale per l'Europa	263,204	269,744	278,337	283,878	290,816	27,612	10.5	9,761,300	391,507
II. — *Asia.*									
Indie Inglesi	33,812	35,384	36,188	38,235	40,825	7,013	20.7	5,068,300	294,905
Ceylan	478	478	478	478	478	—	—	63,900	3,687
Asia Minore e Siria	2,509	2,509	2,760	2,760	2,760	251	10.0	1,778,200	19,568
Asia Centrale Russa	1,513	2,525	2.669	2,669	2,669	1.156	76.4	554,900	7,740
Siberia e Manciuria	3,801	4,144	6,029	6.200	9,116	5,315	139.8	12,518,500	5,773
Persia	54	54	54	54	54	—	—	1,645,000	9,000
Indie Neerlandesi (Giava km. 1,914, Sumatra km. 313)	2,082	2,082	2,082	2,094	2.227	145	7.0	599,000	29,577
Giappone	4,032	4,747	5,846	5,892	6,550	2,518	62.4	417,400	46.542
Indie Portoghesi	82	82	82	82	82	—	—	3,700	572
Malesia (Borneo, Célèbes, ecc.)	259	302	336	439	439	180	69.5	86,200	719
China	482	646	646	646	1,236	754	156.4	11,081,000	357,250
Corea	—	—	—	42	42	42	—	218,600	9,670
Siam	269	269	269	327	382	113	42.0	633,000	9,000
Cocincina 82 km., Pondichéry 95 km., Tonchino 163 km., Malacca 92 km.	383	383	383	383	432	49	12.8	—	—
Totale per l'Asia	49,756	53,605	57,822	60,301	67,292	17,536	35.2	—	—

PAESI	LUNGHEZZA ESERCITATA AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO					AUMENTO NEL QUINQUENNIO 1897-901		Superficie (kilom. quadrati)	Migliaia di abitanti
	1897	1898	1899	1900	1901	Totale	Per cento		
III. — *America.*	CHILOMETRI					CHILOMETRI		CIFRE ROTONDE	
Stati Uniti d'America	296,745	299,911	304,576	311,094	317,354	20,609	6.9	7,752,800	77,295
Canadà	26,866	27,161	27.755	28,697	29,435	2,569	9.6	8,268,000	5,339
Terranova	911	953	953	1,032	1,055	144	15.8	110,800	214
Messico	13,685	13,685	13,685	14,573	15,454	1,769	12.9	1,987,300	13,545
America Centrale (Guatemala 640 km., Honduras 92, Nicaragua 225, Costarica 261)	1,038	1,041	1,041	1,139	1,218	180	17.3	428,400	2,972
Stati Uniti della Colombia	557	557	557	644	644	87	15.6	1,330,800	4,500
Cuba	1,778	1,825	1,825	1,825	1,825	47	2.6	118,800	1,573
Venezuela	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020	—	—	1,043,900	2,445
Repubblica Dominicana	188	188	188	188	188	—	—	48,600	504
Brasile (Stati Uniti del)	13,941	14,038	14,798	14,798	14,798	857	6.1	8,361,400	14,934
Repubblica Argentina	14,755	15,817	16,114	16,369	16,767	2,012	13.6	2,885,600	4,894
Paraguay	253	253	253	253	253	—	—	253,100	636
Uruguay	1,605	1,605	1,605	1 841	1,841	236	14.7	178,700	931
Chilì	4,286	4,286	4,493	4,586	4,634	348	8,1	776,000	3,314
Perù	1,667	1,667	1,667	1,667	1,667	—	—	1,137,000	4,607
Bolivia	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	—	—	1,334,200	2,269
Equatore	300	300	300	300	300	—	—	299,600	1,400
Guiana Inglese	35	35	35	88	120	85	242 9	229,600	295
Giamaica km. 298, Barbada 93, Trinita 130, Martinica 224, Portorico 195, Salvador 117	937	995	995	1,057	1,057	120	12.8	—	—
Totale per l'America	381,567	386,337	392,860	402,171	410,630	29,063	7.6	—	—
IV. — *Africa.*									
Egitto	2,824	3,358	3,358	3,358	4,646	1,822	64.5	994,300	9,833
Algeria e Tunisia	4,251	4,251	4,251	4,251	4,894	643	15.1	897,400	6,695
Africa Australe e Centrale Inglese	3,634	3,781	4,727	4,727	4,727	—	—	786,800	1,766
Natal	739	739	1,185	1,185	1,185	—	—	70,900	778
Repubblica Sud-Africana	1,142	1,247	1,935	1,935	1,935	—	—	308,600	867.9
Orange	1,340	1,340	960	960	960	—	—	131,100	208
Maurizio km. 169, Sierra Leone 60, Riunione 127, Sudan Francese 843, Costa d'Oro 201, Lagos 75, Congo 444, Angola 543, Africa Tedesca 470, Monzambico 400, Africa Inglese 936, Costa Francese dei Somali 160, Eritrea 27, Madagascar 30	1,914	3,238	3,698	3,698	4,485	—	—	—	—
Totale per l'Africa	15,844	17,954	20,114	20,114	22,832	6,988	44.1	—	—
V. — *Australia.*									
Nuova Zelanda	3,528	3,596	3,653	3,670	3,767	239	6.8	271,000	830
Vittoria	5,035	5,035	5,057	5,178	5,209	174	3.4	229,000	1,201
Nuova Galles del Sud	4,247	4,330	4,355	4,523	4,578	331	7 8	799,100	1,370
Australia Meridionale	3,007	3,029	3.029	3,029	3,029	22	0.7	2,341,600	363
Queensland	4,199	4,241	4,418	4,507	4,507	308	7.3	1,731,400	485
Tasmania	771	771	771	771	771	—	—	67,900	172
Australia Occidentale	2.190	2,190	2,190	2,194	3,182	992	45.3	2,527,300	412
Hawai km. 40, colle isole Maui 11 e Oahu 91	142	142	142	142	142	—	—	17,700	109
Totale per l'Australia	23,119	23,334	23,615	24,014	25,185	2,066	8 9	7,985,000	4,942
RICAPITOLAZIONE.									
I. — Europa	263,204	269,744	278,337	283,878	290,816	27,612	10.5	9,761,300	391,507
II. — Asia	49,756	53,605	57,822	60,301	67,292	17,536	35.2	—	—
III. — America	381,567	386,337	392,860	402,171	410,630	29,063	7.6	—	—
IV. — Africa	15,844	17,954	20,114	20,114	22,832	6,988	44.1	—	—
V. — Australia	23,119	23,334	23,615	24,014	25,185	2,066	8.9	7,985,000	4,942
Totale per tutto il mondo	733,490	750,974	772,748	790,478	816,755	83,265	11.4	—	—

Costo d'impianto delle Strade Ferrate dei diversi Paesi.

PAESI E GRUPPI DI LINEE	Epoca a cui si riferiscono i dati concernenti i capitali d'impianto	Lunghezza	Capitale d'impianto Totale	Capitale d'impianto Per chilometro
I. — *Europa.*		Chilometri	Milioni di fr.	Franchi
Germania — Tutta la rete	Esercizio 1901	51,092	16,179	321,294
Austria — Tutta la rete	Anno sociale 1901	19 562	6,838	349,566
Ungheria — Ferrovie dello Stato	31 dicembre 1901	8 031	2,356	306,946
Belgio — Ferrovie dello Stato	Anno sociale 1900	4,060	1,905	469,264
Francia	id. 1899	42,176	16 614	393,919
Svizzera — Tutta la rete	id 1900	4,010	1,339	333,738
Gran Bretagna e Irlanda — Tutta la rete	id 1899	34,915	28,808	825,088
Russia — Tutta la rete (esclusa la Finlandia)	id. 1898	50,337	11,021	218,956
Finlandia — Ferrovie dello Stato	1901	2,652	184	69,239
Norvegia — Tutta la rete	Esercizio 1900-901	1,947	240	123,184
Svezia — Ferrovie dello Stato	Anno sociale 1901	3 849	522	135,888
» — Ferrovie private	1900	7,300	517	70,798
Italia — Tutta la rete	Anno sociale 1900	15,847	5,381	339,569
Romania — Tutta la rete	id. 1895	2,741	626	228,650
Serbia — Tutta la rete	id. 1900	541	122	226,806
Bulgaria — Ferrovie dello Stato	id. 1897	673	106	157,485
Spagna — Tutta la rete	id. 1889	9,774	2,841	290,689
Paesi Bassi — Tutta la rete	id. 1897	2,661	718	269,518
Danimarca — Tutta la rete	id. 1893	2,070	278	134,000
Totale e media	—	264,238	96,595	365,560
II. — *Altre parti della terra.*				
Stati Uniti d'America	30 giugno 1901	317,354	61,363	200,770
Canadà	id.	29,435	5,475	185,991
Chili — Ferrovie dello Stato	31 dicembre 1898	2,213	395	175,568
Indie Inglesi	id. 1901	40,825	5,836	142,970
Algeria e Tunisia	id. 1899	3,567	688	191,531
Colonia della Nuova Galles del Sud	30 giugno 1901	4,578	993	216,860
» dell'Australia Meridionale	id. 1901	2,794	335	120,074
» di Vittoria	id. 1900	5,178	1,011	195,363
» di Queensland	id. 1901	4,507	517	114,725
» dell'Australia Occidentale	id. 1900	2,180	175	80,193
» di Tasmania	31 dicembre 1900	706	94	132,161
» della Nuova Zelanda	31 marzo 1900	3,670	426	126,121
Repubblica Argentina	1898	15,627	2,617	169,415
Giava	1893	977	155	169,648
Giappone	31 marzo 1901	6,203	726	117,139
Colonia del Capo	31 dicembre 1901	3,435	573	166,804
Totale e media	—	443,249	81,379	183,596

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Fabriano-Urbino.

(Esercizio economico).

Siamo informati che è in corso il Decreto Reale col quale, accettandosi una proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica, si dispone che venga applicato sulla linea Fabriano-Urbino, in via di esperimento, un esercizio economico, limitato ai viaggiatori, bagagli, biciclette e cani, colle modalità e condizioni tecniche che saranno determinate con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

L'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande e piccola velocità dalle leggi 6 aprile 1862 n. 542 e 14 giugno 1874 n. 1945, sarà applicata, in ragione del 2 0[0, ai trasporti che si effettueranno sulla linea Fabriano-Urbino, sotto il regime dell'esercizio economico.

Col detto provvedimento reale si stabilisce pure che con altro decreto del Ministro dei Lavori Pubblici si provveda per l'approvazione delle tariffe e condizioni pei trasporti di cui sopra sulla detta linea ad esercizio economico in conformità della suindicata proposta della Società esercente la Rete Adriatica.

Come risulta dall'ultima statistica ferroviaria pubblicata, la linea Fabriano-Urbino ha un prodotto annuo chilometrico di L. 1980, delle quali sole L. 900 sono date dai viaggiatori e dai bagagli; epperò il provvedimento in corso ha lo scopo di tentare, mercè riduzioni nei prezzi di trasporto, di ravvivare, se possibile, il movimento dei viaggiatori. Le tariffe proposte considerano una riduzione media del 40 0[0 a sensi della legge n. 220 del 9 giugno 1901 per le linee aventi un pro-

dotto annuo non superiore alle L. 5000 per chilometro. Sarebbe fatto obbligo alla Società esercente di sottoporre, a misura che se ne presenti l'opportunità, all'approvazione del R. Governo quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico.

Per ora sarà conservato il numero dei treni in vigore; però la Società dovrà provvedere all'aumento di una coppia di treni viaggiatori su detta linea se e quando i bisogni del traffico lo richiederanno: tale coppia sarà aggiunta, in ogni caso, ove siasi verificato un aumento di introito lordo per viaggiatori, bagagli, biciclette e cani di L. 1500 per chilometro in un anno.

><

Miglioramenti sulla linea Milano-Como.

La Mediterranea, d'accordo con l'Adriatica, attiverà nel corrente mese un importante miglioramento nelle comunicazioni fra Milano ed il Lago di Como. In via d'esperimento e pel periodo estivo-autunnale saranno introdotti nell'orario attuale nuovi treni locali celerissimi aventi carrozze delle 3 classi che fra Milano e Como S. Giov. impiegheranno solo 47 minuti e si spingeranno senza aumento di tariffa e senza trasbordo sino alla stazione lacuale in prossimità al pontile d'approdo dei piroscafi in istretta coincidenza colle corse dei medesimi.

><

Le vetture della Compagnia internazionale.

Il giorno 9 del corrente mese, in Roma, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, si è tenuta una conferenza per trattare della questione concernente il trattamento doganale delle vetture della Compagnia internazionale dei vagoni-letto.

Sono intervenuti alla conferenza i rappresentanti del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, del Ministero delle Finanze, delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico e della Compagnia internazionale dei vagoni-letto.

La Commissione, dopo discusso lungamente intorno ai criteri che dovrebbero servire di base per risolvere in modo soddisfacente la vertenza per tutte le parti contraenti, ha deciso di rimandare ad altra seduta, da tenersi dopo che saranno stati concretati taluni studi all'uopo necessari, la risoluzione definitiva da proporsi alle rispettive Amministrazioni.

><

Ferrovie secondarie della Sardegna.

(*Biglietti d'abbonamento*).

Ci scrivono da Roma che dal 15 agosto p. v. saranno rilasciati, in via di esperimento, biglietti di abbonamento speciale in servizio interno delle ferrovie secondarie della Sardegna e cumulativo colla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, valevoli per 15 giorni, per un mese e per tre mesi e per le percorrenze seguenti:

Servizio interno sulle Ferrovie Secondarie: tutta la rete. Per le linee Cagliari-Arbatax, Mandas-Sorgono e Gairo Jerzu. Per le linee Bosa-Macomer-Nuoro e Tirso Chilivani.

Servizio cumulativo colle Reali Sarde: le due reti complete (Secondarie Sarde e Reali Sarde). Per le linee secondarie comprese fra Bosa, Macomer, Nuoro e Chilivani e per le linee Reali Sarde comprese fra Cagliari-Iglesias e Macomer. Per le linee Secondarie comprese fra Bosa, Macomer, Nuoro, Chilivani, Sassari, Alghero, Monti e Tempio. Per le linee Reali Sarde comprese fra Macomer, Porto Torres e Golfo degli Aranci.

L'esperimento di tali biglietti speciali durerà per un anno. Le relative condizioni e norme sono conformi a quelle in vigore sulle linee della Compagnia Reale ed i relativi prezzi sono calcolati sulle basi di tariffa delle Secondarie nelle stesse proporzioni adottate dalla Compagnia Reale.

La concreta proposta di istituzione dei nuovi biglietti speciali è stata dalla Società delle Ferrovie Secondarie trasmessa al Ministero dei Lavori Pubblici per la prescritta approvazione governativa.

><

Derrate alimentari in esportazione dall'Italia.

Sappiamo che il giorno 22 del p. v. ottobre dovrà tenersi a Monaco di Baviera una conferenza fra le ferrovie interessate al servizio delle derrate alimentari in esportazione dall'Italia, per esaminare in quale modo si possano obbligare le Ditte esportatrici, che sono vincolate da contratto a provvedere, d'accordo fra loro, alla ripartizione in natura del traffico per l'Inghilterra nella concordata proporzione del 46 0[0 via Cenisio e del 54 0[0 via Gottardo-Brennero, nonchè per vedere se sia il caso di abolire sulle linee estere qualunque ribasso per determinati quantitativi annuali di vagoni.

><

Per l'esposizione di Piacenza.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno deciso di applicare le riduzioni ammesse dalla concessione speciale prima sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, per i viaggi degli espositori, dei giurati e dei congressisti e pel trasporto delle merci e del bestiame diretto alla prossima esposizione di Piacenza.

><

Il traffico tra l'Italia ed il Levante.

Il giorno 11 del corrente mese si tenne, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una conferenza allo scopo di esaminare e definire la questione del traffico fra l'Italia ed il Levante, e ciò in relazione a quanto era stato fissato colla deliberazione presa nella precedente conferenza tenutasi il giorno 11 dello scorso anno.

Hanno preso parte alla conferenza i rappresentanti del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, dei Ministeri delle Poste e dei Telegrafi e dell'Agricoltura, Industria e Commercio e della Società di Navigazione generale italiana.

><

La Commissione per le materie esplosive.

In sostituzione del cav. ing. Giuseppe Monacelli, chiamato a reggere il Circolo ferroviario di Milano, venne designato il sig. cav. ing. Lodovico Soccorsi, R. Sotto-Ispettore delle Strade Ferrate, quale Delegato supplente in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici nella Commissione istituita col R. Decreto 21 ottobre 1901 per la risoluzione di tutte le questioni relative alla fabbricazione, al deposito, al trasporto ed all'applicazione delle materie esplosive e pericolose.

><

Libretti di viaggio
per le famiglie degli impiegati coloniali.

Siamo informati che, su richiesta del Ministero degli Affari Esteri, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, hanno consentito

a che siano rilasciati i libretti di viaggio, in base alla concessione speciale C, alle famiglie degli impiegati coloniali dipendenti dal Ministero predetto, anche quando le medesime, per essere rimaste in Italia, non si trovano nelle condizioni di convivenza col proprio capo, volute dalle norme di applicazione della concessione anzidetta.

><

Biglietti a prezzo ridotto.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, visto l'esito favorevole ottenutosi dall'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto di corsa semplice e di andata e ritorno, istituiti fra Torino e Rosta, ha ritenuto l'opportunità di prorogare l'esperimento stesso per un altro anno a decorrere dal 1° agosto p. v.

— La Direzione generale predetta ha disposto che venga prorogato per un altro anno, a datare dal 16 agosto p. v., l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto fra Torino e Collegno.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi fra la stazione di Giovinazzo e quelle di Bisceglie e Barletta e fra la stazione di San Salvo e quella di Fossacesia.

— La stessa Direzione ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Prato per quelle di Bologna, di Livorno e di Pisa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha emesso parere su di una questione concernente la materia delle *bonifiche*, dal quale risulta la massima seguente:

« Per stabilire la quota di concorso dovuta dallo Stato per l'esecuzione di opere di bonifiche di prima categoria concessa a consorzi ai termini della Legge 4 luglio 1886, non devono computarsi nè gli interessi dei prestiti contratti dal Consorzio, nè quelli dal Consorzio stesso pagati agli appaltatori a causa di ritardati pagamenti ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate provvisoriamente).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, il 10 corrente ebbero le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento e sistemazione della stazione di Pisa Centrale (primo gruppo dei lavori). Delle 14 Ditte ammesse alla gara, 5 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Roberto Pampaloni di Firenze, che fece il ribasso del 14.75 per cento;

Impianto di una pensilina di copertura dei marciapiedi della grande tettoia della stazione di Pisa Centrale. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, 3 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta A. e C. Bederlunger di Pisa, che fece il ribasso del 9.75 per cento.

— Il giorno 11 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dell'impianto di una pensilina lungo il magazzino e della tettoia metallica di copertura del nuovo piano caricatore della stazione di Pisa Centrale. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, solo 3 presentarono offerta, e l'appalto rimase aggiudicato alla Ditta A. e C. Bederlunger di Pisa, la quale fece il ribasso del 10.25 per cento.

— Andò deserta la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione delle chiusure della stazione anzidetta, perchè delle 14 Ditte invitate alla gara stessa, solo 2 presentarono offerta, che risultò inferiore al minimo stabilito dalla scheda sociale.

(Gara per fornitura di gru).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, il 4 agosto p. v. avrà luogo la gara per la fornitura di due gru a ponte scorrevole, destinate alle officine dei Granili, in Napoli.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 13 luglio 1903).

Componimento delle vertenze sollevate dall'Impresa Monaco in dipendenza dei lavori di costruzione di una diga provvisoria a sinistra del torrente Amato sulla linea Battipaglia-Reggio.

Proposta di maggiori lavori occorrenti per il consolidamento della trincea fra i km. 113.469 e 113.662 della linea Messina-Patti-Cerda.

Transazione con l'Impresa Polazzi in dipendenza dei lavori di sistemazione della ferrovia Bologna-Otranto fra i km. 309 e 312.550.

Transazione con la Ditta Baldassarini, assuntrice della fornitura della ghiaia occorsa per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di Roma Termini e Roma San Paolo.

Convenzione per regolare l'attraversamento della tramvia Napoli-Caivano con la ferrovia Foggia-Napoli.

Domanda della Società concessionaria della ferrovia Napoli-Bellavista per essere autorizzata a sostituire il telefono al telegrafo sul tronco Pugliano-Vesuvio.

Costruzione di due piccoli forni da tempera nelle Officine di Palermo e di Messina.

Domanda di concessione della ferrovia a trazione elettrica Cassino-Atina-Sora. Sussidio accordato L. 5000 al chilometro per 70 anni.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Portomaggiore sulla Ferrara-Ravenna-Rimini.

Convenzione colla Ditta Masnata Picasso, per costruire una tettoia a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Proposta per sistemare lo scolo delle acque a monte della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo fra i km. 60.456 e 60.690.

Questione relativa all'imputazione delle spese per gli impianti di difesa contro la malaria.

Convenzione col signor Muratorio per l'innalzamento e la costruzione di muri presso la stazione di Porto Maurizio.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Caravaggio sulla linea Cremona-Treviglio.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 140 carrozze e di 60 bagagliai. Questione di massima relativa alla scelta del sistema di illuminazione sussidiaria da adottarsi in alcune carrozze.

Domanda della Ditta Giuseppe Pozzi per il condono della multe inflittale per ritardata consegna di arpioni e chiavarde alla Società Sicula.

Domanda della Ditta Frontini e C. di Taranto per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 50 carri alla Rete Mediterranea.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto di suonerie elettriche di controllo ai dischi della stazione di Zinasco, per L. 870.

Sistemazione del vallone di S. Rocco attraversante la linea Taranto-Reggio. al km. 425.683, per L. 7000.

Consolidamento della vôlta della sala del locale per il personale viaggiante della stazione di Roma Termini (lato arrivi), per L. 3500.

Impianto delle protezioni meccaniche contro la malaria nei fabbricati del tronco Taranto-Cariati, della linea Taranto-Reggio, per L. 144,000.

Rialzamento della livelletta in corrispondenza al ponticello in muratura al km. 34.400 della linea Torino-Milano, per L. 1750.

Impianto di un binario tronco presso i Tre Archi nella stazione di Roma-Termini, per L. 1660, oltre il materiale d'armamento.

Tramutamento delle bilancie esistenti nelle stazioni di Villa S. Giovanni e di Pedace, per L. 460.

Impianto di difese meccaniche contro la malaria sulla linea Rogoredo-Pavia, per L. 5220.

Costruzione di un muro di difesa contro il mare, fra i km. 451.497 e 451.724 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Saline e di S. Lazzaro, per L. 6200.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Abano, per L. 37,500, di cui L. 15,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento e sistemazione della casa cantoniera al km. 39.049 in stazione di Serravalle, sulla linea Pistoia-Pisa, per L. 3450, di cui L. 3000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento di 12 ponticelli e di 3 muri di sostegno fra i km. 146.626 e 163.477 della linea Roma-Sulmona, per L. 32,500, di cui L. 27,000 per i lavori da appaltarsi.

Spostamento del binario tronco stazione di S. Giorgio di Piano, onde ricavare un'altra fronte di carico, per L. 1300.

Rete Sicula:

Sistemazione della trincea fra i km. 279.588 e 279.848 da Palermo della linea Bicocca-Siracusa, per L. 2600.

Riparazione dei danni causati dalle piene del fiume Simoto fra le stazioni di Bicocca e di Passomartino, sulla linea Messina-Siracusa, per L. 31,580.

Rialzamento e prolungamento dei muri di difesa fra le stazioni di Alì e di Scaletta, per L. 81,500.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di suonerie elettriche nella stazione di Squinzano, per L. 1090.

Ampliamento della stazione di Morbegno, per L. 11,900.

Primo risanamento e completamento della massicciata fra i km. 253.699 e 254.658 della linea Roma-Firenze, per L. 7600.

Sistemazione della ferrovia in corrispondenza della frana fra i km. 401.300 e 401.600 presso la stazione di Casalbordino, per L. 38,000.

Spostamento ed applicazione di parapetti alla passerella al ponte sul torrente Serra, al km. 120.934 della linea Orte-Falconara, per L. 3282.

Costruzione del selciato fra i muri d'ala a valle del ponte sul fossato Radicara, al km. 75.108 della linea Roma-Orte, per L. 4500.

Consolidamento della casa cantoniera doppia al chilometro 85.396 della linea Termoli-Campobasso, per L. 550.

Ampliamento della stazione di Bergamo, per lire 714 mila.

Sistemazione della presa d'acqua dai Fiumi Uniti in servizio del rifornitore della stazione di Ravenna, per L. 8500.

Applicazione di un terzo idrante per il lavaggio dei carri-serbatoi, e spostamento dell'impianto per la prova dei carri-serbatoi nelle officine del materiale mobile della stazione di Foggia, per L. 1700.

Costruzione di due lucernari sopra la rimessa locomotive della stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 650.

Rete Mediterranea:

Risanamento della casa cantoniera al km. 304.562 della linea Cecina-Volterra, per L. 560.

Costruzione di opere di difesa contro la Stura in prossimità del casello 34, al km. 72.565 della linea Trofarello-Cuneo, per L. 19,300.

Ampliamento della stazione di Empoli, per L. 163,500.

Costruzione di un muro paramassi al km. 121.721-121.741 della linea Eboli-Metaponto, per L. 4900.

Provvista di catene per assicurare il legname sui carri, per L. 2165.

Rete Sicula:

Impianto di un segnaletto al deviatoio n. 2 della stazione di Castrofilippo, per L. 40.

Risanamento delle cantine del fabbricato viaggiatori della stazione di Milazzo, per L. 150.

Costruzione di un piccolo casotto in prolungamento del fabbricato cessi nelle officine veicoli della stazione di Messina per il deposito delle materie infiammabili, per L 1515.

Aumento di una traversa per campata di nove metri della posa normale dell'armamento in acciaio della tratta Leonforte-Castrogiovanni, per L. 7200.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso il decreto col quale i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio approvano una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, per la quale proposta i trasporti di maioliche comuni, in servizio interno della rete Sicula, sono ammessi a fruire della tariffa speciale a piccola velocità n. 113, serie A.

— È in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si dispone che a decorrere dal 1° agosto p. v. tra le stazioni di partenza ammesse a fruire della tariffa locale n. 204, piccola velocità, della rete Sicula, sia compresa quella di Scicli. La tariffa predetta riguarda il trasporto di pietra-pece, e venne estesa alla stazione di Scicli a motivo che a poca distanza di questa furono di recente scoperti vasti giacimenti di asfalto naturale, per la cui estrazione si intraprenderanno quanto prima lavori a cura di società estere, le quali hanno già concluso accordi per l'acquisto dei terreni ove trovansi i più notevoli giacimenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Alessandria-Ovada. — La Commissione di questa ferrovia, riunitasi ad Alessandria in seduta plenaria, preso atto degli studi fatti finora dalla Commissione speciale, e concretati in un progetto redatto specialmente dagli ingegneri Roggero e Grillo, udito dalla stessa Commissione speciale che il progetto è ancora suscettibile di miglioramento per nuove idee sopravvenute, ha deliberato di confermare alla Commissione suddetta l'incarico di proseguire negli studi, invitandola a presentare al più presto un progetto definitivo di variante al progetto della Società Veneta.

— Con l'intervento del Sindaco e della Giunta di Novi e delle rappresentanze di 18 Comuni della vallata d'Orba e di mille persone, a Capriata d'Orba si tenne un Comizio di protesta contro la costruzione della ferrovia Ovada-Alessandria.

— Il Consiglio di Stato discuterà, il 24 corrente, il ricorso della Società tramviaria Novi-Ovada per l'annullamento del Decreto Reale accordante al Comune di Alessandria la concessione della ferrovia Alessandria-Ovada.

Ferrovia Fossano-Bra-Canale-S. Damiano. — Si tennero in Torino, nei passati giorni, adunanze del Comitato e si deliberò il sollecito proseguimento degli studi per un progetto definitivo, incaricando di questo l'ingegnere Vittorio Baggi, professore della R. Scuola di Applicazione.

Il progetto definitivo pel tronco Fossano-Bra è pressochè ultimato, e tutto lascia sperare che finalmente si stia per entrare nel regno dei fatti.

Ferrovia Rezzato-Valle Sabbia. — Indetta dal Podestà (sindaco), tennesi a Condino (Trentino) una imponente adunanza, indetta allo scopo di sentire i rappresentanti dei Comuni dell'Alta Valle Sabbia ed i privati, circa la formazione della Società che dovrà rilevare il tronco di ferrovia Rezzato-Vobarno, e promuoverne il prolungamento fino al Caffaro.

Era presente l'i. r. Commissario, le rappresentanze di oltre sessanta Comuni, il Comitato di Vestone e quello di Bagolino.

Parlarono, vivamente applauditi, il Podestà, l'avv. Nigra, l'avv. Riccobelli, e infine l'ing. Quarena, dopo di che si apersero le sottoscrizioni.

Tutti i presenti apposero il proprio nome, bene augurando per la pronta costituzione della Società.

Le sottoscrizioni restano aperte presso tutti i Comuni della Valle Sabbia.

Ferrovia Verona-Bologna. — In questi giorni a Verona si sono riuniti gli interessati a questa linea ferroviaria e le rappresentanze degli enti locali.

La linea è già fatta da Bologna a Poggio Rusco; ed è da costruire il tratto Poggio Rusco-Verona compreso nella legge per le ferrovie complementari.

Fu deliberato di costituire un Consorzio fra le due Provincie e i Comuni interessati, chiedendo al Governo la concessione del tronco col sussidio chilometrico stabilito dalla legge.

Ferrovia Castelraimondo-Camerino — Un interessante impianto elettrico si sta eseguendo nelle Marche, rimarcabile anche più per il fatto che esso si trova in una zona ancora vergine di impianti di questo genere.

Si tratta della ferrovia elettrica dalla stazione ferroviaria di Castelraimondo (Macerata) alla vecchia città di Camerino, che si trova ad un'altezza di m. 655 sul livello del mare.

Tutta la linea, che ha un percorso di circa 12 km., si trova in forte salita con pendenze medie dal 6 al 7 0|0. L'ultimo tratto della linea arriva perfino all'enorme pendenza del 9.6 0|0, la quale è una delle più forti che si possono superare con ferrovie ad aderenza naturale. Tutto il materiale mobile, e perciò di costruzione robustissima, è munito di freni speciali elettrici e meccanici.

La forza motrice viene derivata dal fiume Potenza in vicinanza del Comune Pioraco, e per ora vengono installate turbine e generatori per una forza complessiva di circa 600 HP. L'energia viene trasportata in forma di corrente trifase ad alta tensione fino alla linea ferroviaria, e poi trasformata in corrente continua, nella forma più adatta per l'esercizio della ferrovia.

La stessa città di Camerino sarà illuminata a mezzo di una linea speciale, derivata direttamente dalla stazione generatrice.

Tutto l'impianto idroelettrico e di trazione viene eseguito per conto della Società anonima per ferrovie ed imprese elettriche di Camerino, della Società italiana Lahmeyer di elettricità.

Ferrovia Cassino-Atina-Sora. — Il Consiglio superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla domanda di concessione della ferrovia a trazione elettrica Cassino-Atina-Sora, con un sussidio di L. 5000 al chilometro per anni 70.

Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola. — Nel precedente numero abbiamo annunziato che i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro ed il signor Eugenio Girola per conto dell'ing. Ernesto Besenzanica, è stato stipulato il contratto per la costruzione ed esercizio per 70 anni della ferrovia complementare Adriatico Fermo-Amandola (provincia di Ascoli Piceno) di km. 55 a trazione elettrica.

Ora aggiungiamo che il comm. Besenzanica costruì importanti tronchi ferroviari all'estero, fra i quali il più notevole, di km. 330, è quello Roman-Pleven-Choumen in Bulgaria.

Nell'esecuzione di lavori ferroviari, il Besenzanica esclude i subappalti, mettendo così a contatto diretto il capitale e il lavoro, favorendo in tal modo gli operai.

Questa è la prima concessione di ferrovie complementari che il Governo deliberò all'industria privata.

Ferrovia Vercelli-Romagnano. — A Carpignano Sesia si è costituito un Comitato provvisorio per la costruzione di una ferrovia, che da Vercelli, oltrepassato il ponte della Sesia, sulla riva sinistra del fiume, volgerebbe a Romagnano, allacciando in quel punto Vercelli stessa alla linea del Sempione ed a quella per Varallo, toccando nel percorso i Comuni di Villata, Sannazzaro, Recetto, Landiona, Carpignano, Ferrera e Ghemme.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Giura-Sempione. — Avanti ancora che sia stato definito il processo intentato dai possessori ginevrini di buoni di godimento della ferrovia Giura-Sempione davanti i tribunali bernesi, il procuratore pubblico Momrath di Breslavia, rappresentante 40,000 buoni in possesso di sudditi tedeschi, ha chieste l'intervento del Ministero degli Esteri germanico a tutela dei pericolanti interessi tedeschi.

Ferrovia nell'Alaska. — Si annuncia essersi costituita un'impresa americana in vista di costruire una ferrovia in Alaska.

Sarà la prima ferrovia costruita, in questa parte del territorio federale, da capitali americani.

Questa linea avrà una lunghezza di 413 miglia, e collegherà Eagle City sul Yukon al porto di Valdez, il punto più settentrionale della costa, che resti accessibile alla navigazione durante tutto l'anno.

La Società che imprende la costruzione di questa ferrovia ha già deposto i suoi statuti al dipartimento dell'Interno a Washington.

Ferrovia del Madagascar. — Il Parlamento francese ha pure provveduto al compimento della ferrovia da Tananariva alla costa orientale dell'isola di Madagascar, autorizzando questa colonia a destinarvi la somma di 21 milioni, residuo del prestito di 60 milioni autorizzato a sua volta con la legge del 14 aprile 1900.

Ferrovia Cubana. — Il console degli Stati Uniti a Cienfuegos annunzia che capitalisti di questa città si occupano di un progetto di ferrovia fra Caimanera, città situata sulla costa occidentale della baia di Cienfuegos e Cuatro Caminos nella provincia di Matanzas.

La lunghezza della linea sarebbe di 41 miglia; essa servirebbe gran numero di città di questa parte del paese, per cui il suo stabilimento sarebbe un vero beneficio e permetterebbe ai prodotti di questa fertile regione di avere uno sfogo verso il porto di Cienfuegos.

Si stima che l'esportazione dello zucchero sarebbe accresciuta di 500,000 sacchi annualmente.

Grazie a questa ferrovia, il tragitto da Cienfuegos all'Avana sarebbe abbreviato di quattro o cinque ore.

Notizie Diverse

Pel congiungimento di Venezia con la terraferma. — La Commissione incaricata dalla Giunta di Venezia dello studio della questione sul congiungimento della città con la terraferma, ha compiuto i suoi lavori presentando un'elaborata relazione.

I componenti il Consesso sono stati concordi nel riconoscere la grande utilità di una nuova comunicazione fra Venezia e la terraferma, per il commercio locale e per il movimento delle persone.

Eliminata, per criteri artistici, l'idea di un nuovo ponte, nello studiare le gravi questioni inerenti alla trasformazione necessaria ed urgentissima del servizio ferroviario e marittimo, per mettere Venezia all'altezza del suo grande avvenire commerciale, si è approvata l'idea di aggiungere al ponte stesso che dovrà soddisfare largamente a questo duplice, reale, importantissimo bisogno, anche una via, che permetta il transito facile e comodo dei passeggieri e dei rotabili.

Dei commissari, hanno trattato il quesito in rapporto al commercio, il comm. Coen; nei riguardi tecnici e costruttivi il prof. Boubée.

Onorificenze. — Su proposta di S. E. il Ministro Balenzano, S. M. il Re ha nominato ufficiale dell'Ordine della Corona d'Italia il signor Miuetti cav. Carlo, Capo-Divisione della Ragioneria centrale della Rete Mediterranea, ed ha nominati cavalieri nell'Ordine stesso i signori Galvi ing. Luigi e Magnani Carlo, RR. Sotto-Ispettori delle Strade Ferrate, e Marini ing. Fermo, Capo-Sezione, e Alemanni Ausonio, Ispettore della Rete Mediterranea.

Necrologio. — Ci giunge all'ultimo momento la dolorosa notizia della morte, avvenuta nella notte di ieri, ad Alessandria, di un distinto ed apprezzato funzionario, il cav. Francesco Ferreri, Capo-stazione principale in quella città.

Mancandoci il tempo e lo spazio di tributare come vorremmo alla memoria del compianto funzionario un meritato cenno, ci limitiamo ad esprimere alla famiglia i sensi del nostro cordoglio, e particolarmente al degnissimo figlio, l'avvocato Giuseppe, Sotto-Ispettore delle Ferrovie del Mediterraneo.

Il "record" mondiale della velocità ferroviaria. — Il treno reale che conduceva il principe e la principessa di Galles, che si recavano alla cerimonia nella cattedrale di Truro in Cornovaglia, percorse 292 miglia e tre quarti in 4 ore, 4 minuti e 57 secondi, senza una sola fermata, coprendo così tutti i *records* mondiali precedenti. I primi 200 km. furono fatti con una velocità media di 74 miglia all'ora, ma vi furono momenti in cui la velocità raggiunse le 84 miglia (135 km.).

Disastro ferroviario. — Un disastro ferroviario abbastanza grave è avvenuto presso Liverpool. Il treno diretto che passava a 5 miglia da Liverpool, presso una piccola stazione uscì dalle rotaie ed andò a battere contro l'edificio della stazione. Vi furono sei morti ed una ventina di feriti. La stazione venne interamente sconquassata. La piattaforma fu polverizzata dal treno, che in quel momento andava con la velocità di 80 km. all'ora. Tra i morti vi furono anche tre persone che stavano sulla piattaforma della stazione.

Tipo di carro a vapore per strade ordinarie. — Nella recente Esposizione di automobili a Parigi, fece ottima figura un carro a vapore costruito dalla Thornycroft Steam Car Co.: esso può portare 3 tonn. e rimorchiare un carro di 2 tonn., ossia trasportare in tutto 5 tonn.

La macchina è del tipo Compound, con cilindri di 10 e 17.5 cm. di diametro; la pressione è di 12 atmosfere; la velocità del primo albero è da 500 a 600 giri al minuto; la trasmissione all'asse delle ruote motrici si fa per mezzo di ingranaggi e di un albero intermedio.

La caldaia è a tubi d'acqua e consta di due camere anulari, l'una in cima, l'altra in fondo, riunite da tubi verticali; il tutto fatto in modo che l'alimentazione del focolare si fa dal disopra; il recipiente per combustibile, posto di fronte alla caldaia, che è presso l'estremità anteriore del carro, può contenere la provvista occorrente per una corsa di 70 km. in piano.

Il cambiamento di direzione è del sistema Ackermen: ciascuna delle ruote anteriori è montata sopra un albero distinto.

Il vapore viene soprariscaldato all'uscita, cosicchè questi non diventa visibile.

Il costo del trasporto di una tonnellata ad un chilometro vien calcolato di centesimi 2.2; mentre, adoperando i cavalli, ad ora si ritiene di centesimi 5.8.

Un ponte colossale traverso un braccio di mare. — Lo *Standard* ha da Odessa che il Governo imperiale russo ha accettato in massima il progetto di riunire con un ponte colossale la Crimea alle provincie del Caucaso. Questo ponte verrebbe gettato traverso lo stretto di Yenikale, e sarebbe lungo circa 2300 metri. Il suo costo sarà di 7 milioni di rubli, ossia di 28 milioni di lire circa. Con questo ponte si avrebbe la via più breve fra la Russia e la Persia.

Grandi impianti elettrici di forza nel Niagara. — Pare che sei colossali Società abbiano fra poco ad utilizzare altra grande parte dell'acqua che cade a Niagara ed impiantare nuove officine, parte sulle rive del Canadà, parte su quella americana.

L'*Electrical World* dà una prima idea di tali impianti che porteranno ad un milione di cavalli la potenza utilizzata.

La « Niagara Falls Powers Cy » costruisce attualmente il suo secondo impianto, che renderà possibile l'utilizzazione di 100,000 cavalli di forza.

La « Canadian Niagara Power Cy » impianterà quanto prima cinque turbine di 11,000 cavalli ciascuna, e si propone di aumentare poi in seguito la potenza fino a 110,000 cavalli coll'aggiunta di altre sei turbine.

L'« Ontario Power Cy » stabilisce sulla riva canadiana un impianto di 50,000 cavalli, analogo a quello che la « Niagara Falls Cy » ha costruito sulla riva americana. Si propone poi di portarne la potenza a 400,000 cavalli.

La « Lower Niagara River Power Cy » ha recentemente ottenuto dallo Stato di New-York una concessione per 200,000 cavalli.

Infine la « Frontier Electric Ligting Cy » e la « Toronto Power Cy » si propongono pure di utilizzare la caduta del Niagara.

Benchè una parte sensibile di tale energia possa essere utilizzata per l'industria elettrochimica, in prossimità alle cadute, sarà necessario, per garantire uno sbocco a tali grandi imprese, trasmetterne pure una parte a città diverse poste entro un raggio di 160 km. di distanza.

La parte attualmente in costruzione rappresenta una potenza di 500,000 cavalli, corrispondente ad una spesa di 35 milioni di dollari.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Castel d'Ario — Mantova — (24 luglio, ore 9, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico per L. 47,000, provvisoriamente aggiudicato al signor Ferrarese Luigi fu Gio. Batt. per L. 44,133. Cauzione provvisoria L. 1000 e L. 1500 per spese.

Municipio di Firenze (24 luglio, ore 15). — Appalto dei lavori occorrenti alla riduzione dell'ala del fabbricato dell'ex-Collegio militare, rispondente sulla via Luigi Alamanni, ad uso della omonima Scuola elementare femminile e della Scuola tecnica professionale Leonardo da Vinci, in quattro lotti come appresso: 1° lotto, opere murarie L. 31,779.56; 2°, opere di falegname, fabbro, verniciatore e vetraio per affissi completi L 5322.13; 3°, opere di trombaio e fontaniere L. 1338.94; 4°, opere di riquadratore e verniciatore, lire 1406.67. Totale L. 39,847.30. Cauzione provv. L. 3100 pel 1° lotto, L. 530 pel 2°, L. 140 pel 3°, L. 140 pel 4°. Consegna lavori come dal capitolato. Documenti 24 luglio, ore 14.

Ospedale di Santo Spirito in Casale Monferrato — Alessandria — (24 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione delle opere occorrenti al riordinamento ed ampliamento dei fabbricati dei poderi di Ramezzana e Belgioioso e del Molino di Bagnacavallo, situato in territorio di Trino Vercellese, in 3 lotti: il primo per L. 14,300; il 2° L. 370; il 3° L. 2800. Cauzione provv. L. 1000 per il 1° lotto, L. 300 il 2° e L. 200 il 3°. Consegna lavori dopo 50 giorni.

Municipio di Alberobello — Bari — (25 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di parziale sistemazione del nuovo Cimitero. Importo L. 10,700. Cauz. provv. L. 1000. Ultimazione 4 mesi. Fatali 10 agosto, ore 12.

Municipio di Trapani (25 luglio, ore 12, secondo incanto). — Appalto dei lavori di manutenzione delle strade basolate e ciottolate, nonchè quelli di presa d'acqua in Trapani, Sobborgo, Borgo Annunziata e Xitta, provvisoriamente aggiudicata per L. 5935.13.

Municipio di Roma (25 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di manutenzione e di restauro delle mura urbane. Importo L. 15,000. Cauzione provv. L. 1500 e L. 350 per spese.

R. Prefettura di Reggio Calabria (27 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori, provviste ed operazioni occorrenti per il ricarico straordinario di pietrisco calcareo lungo il tratto della strada nazionale n. 67, primo tronco compreso fra l'abitato di Gioia Tauro (casa Gargano) e l'abitato del villaggio Amato Melzi, lungo m. 7856.11, per complessive L 28,118.75. Cauzione provv. L. 2000. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Agerola — Napoli — (27 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori di riattazione della via comunale obbligatoria Pianillo San Lazzaro, per L. 12,395.54. Cauzione provv. L. 600 e lire 500 per spese. Cauzione def. L. 1300. Ultimazione lavori 7 mesi. Fatali da destinarsi.

Municipio di Valledolmo — Palermo — (27 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti all'allacciamento delle sorgive dette di Rovitello alla condottura per le acque potabili già costruita, per L. 17,257.31. Cauzione provv. L. 500 e L. 250 per spese. Cauzione def. il decimo. Ultimazione lavori un anno. Docum. 26 luglio.

Municipio di Torino (28 luglio, ore 14, def.). — Appalto delle opere di fognatura del VII periodo, in 3 lotti, e cioè: 1° lotto per L. 175,000, provv. aggiudicato per L. 165,418.75. Cauzione provvisoria L. 9000 e L. 3600 per spese; 2° lotto per L. 115,000, provvisoriamente aggiudicato per L. 108,703.75. Cauzione provvisoria L. 6000 e L. 2400 per spese; 3° lotto per L. 165,000, provv. aggiudicato per L. 155,966.25. Cauzione provv L. 8500 e L. 3300 per spese. Cauzione def. il decimo per ogni lotto. Consegna lavori 1° e 3° lotto entro 10 mesi e 2° lotto entro 8 mesi.

Municipio di Piacenza (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico da costruirsi nell'area detta Aperta del Castello, per L. 143,300. Da detto importo la provvista e l'impianto dei caloriferi, delle latrine e dell'acqua potabile e la provvista del mobilio. Cauzione provv. L. 8000. Cauzione def. L. 15,000. Consegna lavori 450 giorni.

R. Prefettura di Modena (30 luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di rimonta e prolungamento della difesa frontale in 6 tratti dell'argine destro del Secchia, fra il confine modenese ed il ponte della ferrovia Suzzara-Ferrara in Comune di Quistello (Mantova), di m. 691, per L. 44,050. Cauzione provv. L. 2500. Documenti 24 luglio, ore 16.

Deputazione Provinciale di Reggio Calabria (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per il completamento e la sistemazione dei tratti della strada n. 220, compresi tra il ponte Catalisano e lo Sporgente Fabiani ed il ponte Neblà e l'abitato di Mammola, della lunghezza complessiva di m. 5846.38, per L. 71,064.37, comprese L. 23,360.17 per lavori a corpo. Cauzione provv. L. 3500. Consegna lavori 18 mesi.

Intendenza di Finanza di Napoli (30 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione dei locali ad uso dell'Ispezione del Circolo Esterno della R. Guardia di Finanza in Napoli, per L. 9030. Cauzione provv. L. 400 e L. 250 per spese. Consegna lavori 50 giorni.

Intendenza di Finanza di Genova (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso della sezione doganale alla Chiappella, nel porto, per L. 28,680. Cauzione provv. L. 900. Ultimazione lavori 180 giorni. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Caserta (31 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori della strada provinciale n. 81, Lenola Vallecorsa, sul tronco compreso tra l'abitato di Lenola ed il confine con la provincia di Roma alla Sella quercia dal Monaco, per L. 12,800, di cui L. 1200 a base d'asta. Cauzione provv. L. 800. Consegna lavori 6 mesi. Documenti 23 luglio.

R. Prefettura di Firenze (31 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di consolidamento della sede stradale in località Tribuccio, nella rettifica Rocca S. Casciano-Campomaggiore, della strada nazionale n. 42, per L. 8887.50. Cauzione provvisoria L. 600. Documenti 23 luglio.

R. Prefettura di Napoli (1° agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione e funzionamento delle boe ed apparecchi diversi di segnalamento e di ormeggio nel golfo di Napoli, durante il sessennio 1903-1909, per complessive lire 181,200. Cauzione provv. L. 2000. Documenti 24 luglio. Fatali 10 agosto.

R. Prefettura di Parma (1° agosto, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari sulle strade ordinarie della provincia, durante il quinquennio dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per complessive L. 18,000. Cauzione provv. L. 500. Defin. L. 1800. Fatali 19 agosto, ore 12.

Municipio di Tavenna — Campobasso — (2 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del Cimitero, per L. 8081.50. Cauzione provv. L. 400. Definitiva il decimo. Ultimazione lavori 2 anni. Fatali 23 agosto, ore 12,

R. Prefettura di Genova (3 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di restauro alla pavimentazione della galleria di Altare, lungo la strada nazionale n. 34, per L. 9500. Cauzione provv. L. 500. Documenti 24 luglio.

Deputazione Provinciale di Avellino (4 agosto, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale n. 3, due Principati, 2° tronco tra il vertice della Laura e la Selva Tenore, confine con la provincia di Salerno, escluse le tratte interne dei villaggi Perturo, Piano e Falioli, di m. 6075, per annue L. 3310.17 e per 5 anni. Cauzione provv. L. 500. Documenti 20 luglio.

R. Prefettura di Avellino (4 agosto, ore 10. def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un muro di controriva sulla sponda sinistra del torrente Cervaro, a difesa del tratto in frana presso il ponticello n. 41, del 5° tronco della strada naz. n. 54, denominata delle Puglie, dal miglio 52 al miglio 61, per complessive L. 24,500, di cui L. 20,912.86 a base d'asta, ivi comprese L. 800 per compensi a corpo. Cauzione provv. L. 300. Docum. 23 luglio.

— 8 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori urgentissimi per la costruzione di due briglie nel burrone Mastro Francesco, a garanzia del ponticello n. 62 e del contiguo tratto di accesso destro nel 3° tronco della strada naz. n. 54, denominata delle Puglie, per L. 11,000, di cui L. 10,300 a base d'asta e L. 310.45 per compensi a corpo. Cauzione provv. L. 1000. Docum. 23 luglio.

— (11 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla rettifica e miglioramento della tratta di strada compresa fra la Porta Puglie e la stazione ferroviaria di Avellino, lungo il 3° tronco della strada nazionale n. 53, di m. 1624, per complessive L. 150,500. Cauzione provv. L. 8000. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 3 agosto.

R. Prefettura di Salerno (8 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei torrenti compresi nella bonifica dell'Agro Nocerino, in provincia di Salerno, per complessive L. 102,485. Cauzione provv. L. 7050. Consegna lavori 18 mesi.

R. Prefettura di Cosenza (10 agosto, ore 10, def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di una casa cantoniera lungo la strada naz. n. 61, Silana da Cosenza Gradina, e precisamente in contrada Garga, presso la fine del chilometro 63, per L. 13,207.40. Cauzione provv. L. 1000. Consegna lav. 12 mesi. Docum. 31 luglio.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (3 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di legno acero bianco, frassino, noce ed olmo, per complessive L. 73,845.60, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Cauzione provv. L. 7390. Risultati d'asta 7 agosto, ore 12.

Municipio di Alessandria (3 agosto, ore 11). — Fornitura del carbone cok per uso degli Uffici e Stabilimenti di quel Municipio o da lui dipendenti, durante l'anno dal 1° settembre 1903 al 31 agosto 1904, in quintali 1700 circa. Cauzione provv. L. 200. Cauz. definitiva L. 1000. Fatali 18 agosto, ore 12.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia e Venezia (14 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di stagno in pani ed in verghette, nell'esercizio 1903-1904, per complessive L. 104,825, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, al prezzo di L. 3.50 il kg. Cauzione provv. L. 10,490. Risultati d'asta 18 agosto, ore 11. Fatali 4 settembre, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 11	Luglio 18
Azioni Ferrovie Biella	L.	546	546
» » Mediterranee	»	470.50	477.50
» » Meridionali	»	694	694.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	427	427
» » » (2ª »)	»	402	402
» » Secondarie Sarde	»	254	252
» » Sicule	»	670	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	353.75	355
» » Cuneo 3 0/0	»	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	»	100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0/0	»	507.50	507.50
» » Meridionali	»	354	354.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	321.50	322
» » » 2ª emiss. »		318.50	319
» » Sarde, serie *A*	»	355	355.50
» » » serie *B*	»	355	355.50
» » » 1879	»	355	355.50
» » Savona	»	368	368
» » Secondarie Sarde	»	509.50	509.50
» » Sicule 4 0/0 oro	»	510	513
» » Tirreno	»	510.50	512
» » Vittorio Emanuele	»	374	375

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 1° al 10 Luglio 1903.* — *1ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**		»	**1065**	**1028**	+	**37**
Media	**4760**	**4760**		»	**1065**	**1028**	+	**37**
Viaggiatori	1,611,725.00	1,422,283.80	+	189,441.20	78,033.00	64,838.53	+	13,194.47
Bagagli e cani	80,880.00	72,183.60	+	8,696.40	3,130.00	2,486.51	+	643.49
Merci a G.V. e P.V. acc.	368,144.00	382,389.73	—	14,245.73	12,091.00	12,559.38	—	468.38
Merci a P. V.	2,008,522.00	1,983,150.54	+	25,371.46	75,182.00	78,122.24	—	2,940.24
TOTALE	4,069,271.00	3,860,007.67	+	209,263.33	168,436.00	158,006.66	+	10,429.34
Prodotto per chilometro.								
della decade	854.89	810.93	+	43.96	158.16	153.70	+	4.46
riassuntivo								

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		. — p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 31 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa. . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		—	1 55 p.		6 50 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.		7 52 a.		—	2 47 p.		7 42 p.
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.		Pranzo 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		8 40 p.
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—		10 28 p.
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—		10 39 p.
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.					12 21 a.
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.					12 23 a.
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 07 a.
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 12 a.
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.			3 40 a.
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 25 Luglio 1903. NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

L'ESERCIZIO ECONOMICO DELLE FERROVIE
E LA RELAZIONE DELL'ON. SAPORITO

Vi sono delle frasi che, se si esaminano accuratamente e senza idee preconcette, si trovano vuote di senso, ma intanto fanno fortuna, e per molti anni sono tenute dalla gente come una formula felice che risolve tutte le questioni, come un talismano che ripara da tutti i guai.

Tale è stata negli scorsi anni la idea delle ferrovie costruite con sistemi economici, e tale è oggi l'idea che certe ferrovie si debbano esercitare con sistemi economici.

Sono circa trent'anni che nacque e si svolse in Italia il concetto che le nostre ferrovie avevano costato troppo perchè si erano costruite con troppo lusso, e che si poteva benissimo compire la rete italiana spendendo assai meno. E nel 1878, il Ministro Baccarini istituì una Commissione che fu chiamata delle ferrovie economiche, la quale si lasciò sedurre da questo miraggio e prescrisse cinque o sei ricette che, adoperate a rigore, dovevano fare realizzare enormi economie e dotare l'Italia di una nuova rete di ferrovie a buon mercato.

Ma pur troppo dall'equivoco e dall'artificio non può mai venire alcun bene, e le prescrizioni della Commissione delle ferrovie economiche, allegate alla legge del 1879, e rese esecutorie per ordine del Ministro Baccarini, hanno portato che le nuove ferrovie costruite in forza di quella legge costarono quasi tre volte tanto delle somme che erano state preventivate, e ciò senza contare l'importo dei lavori complementari che si dovettero poi eseguire dopo l'apertura delle linee all'esercizio.

Oggi, sebbene quelle disposizioni non sieno state ufficialmente ritirate, non vi è più un ingegnere costruttore che osi di parlarne, e non ne parlerò nemmeno io.

« Parce sepulto ».

Ma ecco che sorge un'altra formula egualmente vana e che come quella ha la virtù di ammaliare la gente.

Se disgraziatamente noi abbiamo in Italia delle ferrovie di reddito molto scarso, e anche delle ferrovie dove il prodotto lordo è inferiore alle spese di esercizio, il rimedio è subito trovato. Basterà applicare ad esse il servizio economico, e si otterrà immediatamente il miracolo che i prodotti aumenteranno in modo progressivo con immenso beneficio e dell'azienda e dell'economia generale del paese.

E in che consiste questo meraviglioso servizio economico?

E' assai difficile il dirlo perchè si tratta di una cosa elastica che ciascheduno la può foggiare a proprio piacere.

Ma tralasciando quanto si è detto da altri, vediamo che cosa sarebbe questo esercizio economico secondo l'onorevole Saporito.

L'on. Saporito comincia con l'affermare che sulle ferrovie italiane che compongono le tre grandi reti si spende troppo per l'esercizio, e che specialmente questo eccesso di spese si nota sulle linee di traffico limitato. E sebbene io non possa ammettere la esattezza dei paragoni che egli istituisce, e sebbene non possa sottoscrivere ai ragionamenti che egli espone, tuttavia posso anch'io ammettere che delle economie si potrebbero fare, ma io domando all'onorevole Saporito se queste possibili economie non saranno all'atto pratico soverchiate dalle maggiori spese che vengono alle Società dalla deplorevole legge dell'anno scorso che disautorizza le Società, e rende i ferrovieri padroni delle ferrovie.

Ma veniamo più particolarmente a quello che si dice il servizio economico.

Esso adunque consisterebbe nel valersi della legge del 9 giugno 1901, che dà facoltà di diminuire il personale di vigilanza delle linee e il personale dei treni e delle stazioni, e con queste riduzioni si può certamente avere delle economie che in certi casi possono avere qualche importanza, ma da dove si crede che si debbano trarre grandi risorse è nel fare dei treni leggieri e frequenti, e nel diminuire le tariffe tanto dei viaggiatori che delle merci.

A me pare che qui vi sia antinomia, poichè l'aumentare il numero dei treni e il diminuire le tariffe non può che portare un aumento di spesa. Ma poichè così piace al pubblico, diciamo pure che l'esercizio economico delle ferrovie consiste nell'aumentare le spese.

* *

Tentiamo di ragionare un poco e vediamo se ci sia possibile di mettere le cose al loro posto.

L'economia è il primo requisito che è indispensabile in ogni costruzione e in ogni esercizio, ma bisogna ben stabilire che economia non è sinonimo di poca spesa.

Così si può verificare che debba chiamarsi molto economica la costruzione di una ferrovia che costi 500,000 lire al chilometro, come si può verificare che si debba dire che si è sciupato il denaro nella costruzione di altra ferrovia che costi appena L. 100,000.

E così nell'esercizio; vi può essere un esercizio che costi 50,000 lire al chilometro, e che debba essere considerato come strettissimamente economico, e vi può essere altro esercizio che costi soltanto 4000 lire, e che debba dirsi troppo dispendioso.

Nella costruzione delle ferrovie si ha la vera e sana economia, quando chi è incaricato di studiarne il progetto, mette da parte tutte le ricette della defunta Commissione delle ferrovie economiche; si rende indipendente da ogni considerazione politica, e si preoccupa soltanto dello scopo che si vuol raggiungere e del traffico al quale può dare luogo la ferrovia da costruirsi. Il progetto, informato a questi criteri, deve essere studiato con molta cura onde non avvengano sorprese e pentimenti durante la costruzione, e la costruzione poi deve essere spinta con grande energia e sollecitudine onde evitare l'accumularsi degli interessi.

Dunque nella costruzione delle ferrovie non è la poca spesa che costituisce la economia, ma la vera e sana economia nasce dal proporzionare la potenzialità delle ferrovie al traffico che potrà dare la regione che si attraversa. Ogni eccesso di potenzialità costituisce uno spreco, un'offesa all'economia.

Così può essere grande economia in una ferrovia di grande traffico lo spendere, per esempio, 10 milioni in più per accorciare il percorso e diminuire una pendenza, perchè la piccola economia di centesimi che si avrà nella unità di traffico, essendo ripetuta per milioni di volte, rende largamente fruttifero il maggior capitale speso nella costruzione. Viceversa per una ferrovia di piccolo traffico si cercherà l'economia della spesa di costruzione anche allungando il percorso ed esagerando le pendenze, perchè l'unità di traffico riuscirà un poco più cara, ma essendo ripetuta poche volte, rappresenta una piccola spesa annuale che non potrebbe giustificare una maggiore spesa di costruzione.

E veniamo ora all'esercizio economico.

L'economia dell'esercizio si ottiene quando l'esercente sa rendersi ben conto di tutte le esigenze del traffico al quale deve servire, e sa proporzionare ed esse il personale e i mezzi d'opera, evitando le spese non necessarie e di lusso.

Ma lasciando la tesi generale e venendo a considerare il caso speciale delle linee di poco traffico, bisogna in primo luogo considerare che si tratta di interessi puramente locali. Il viaggiatore o la merce destinata a grande distanza è una piccola frazione trascurabile.

I grandi treni a grande velocità e il servizio notturno devono scomparire, e con essi devono scomparire i regolamenti e le norme delle grandi linee.

E per questo è opportuna la legge del 9 giugno 1901 che permette di fare qualche economia sul personale di servizio. Ma con questo tutto l'esercizio economico resta finito.

Ma, si dice, ciò è troppo poca cosa, e bisogna stimolare il traffico di queste linee diminuendo le tariffe e aumentando il numero dei treni.

Ed io, sebbene non possa ammettere questa tesi in modo generale, ammetto ben volentieri che in alcuni casi si possano avere ottimi risultati. Ma evidentemente col diminuire le tariffe e coll'aumentare il numero dei treni non solo si avrà aumento su tutte le spese di esercizio, ma occorreranno aumenti di capitale, ed io mi domando se non sia una strana ed inesplicabile antinomia il chiamare servizio economico quello che segna aumento in tutte le spese.

Ma passando sopra a questa stranezza, vediamo quello che propone l'on. Saporito.

Egli vorrebbe prendere tutte le linee che dànno un prodotto inferiore alle L. 10,000 e vorrebbe introdurre in esse questo così detto esercizio economico, facendo patti speciali con le tre grandi Società esercenti, ovvero anche staccarle dal resto delle reti per farle esercitare da altri. E si noti che queste linee rappresentano il 43 0|0 della rete totale.

E' ben vero che lo stesso on. Saporito riconosce che occorrono degli studi e che è necessario di procedere con prudenza, ma noto che se mai qualcheduno si attentasse di fissare una formula teorica e stabilire delle norme *a priori* per esercitare tutte queste ferrovie, produrrebbe un enorme disastro finanziario ed economico. E il disastro sarebbe anche più aggravato quando, come accenna l'onorevole Saporito, si commettesse la follia di staccare queste ferrovie dal restante della grande rete per ridurle a piccoli gruppi e farle esercitare da altri, distruggendo così il più bello e più serio risultato avuto dalle convenzioni del 1885, e portandoci nel caos delle ferrovie ridotte in pillole.

* * *

Tre sono le cause che rendono scarsi i prodotti di una ferrovia.

Quando le comodità che presenta una ferrovia non si adattano alle esigenze del pubblico, e allora aumentando il numero dei treni e studiando bene gli orari si ottengono certamente degli aumenti di prodotti, e se contemporaneamente si concederanno ancora delle facilitazioni e riduzioni di tariffe si è certi di attirare alla ferrovia tutto il traffico che può dare il paese attraversato.

Quando esiste concorrenza con altri mezzi di trasporto; e ciò si verifica per le piccole distanze. Teoricamente si dovrebbe vincere la concorrenza col ribassare i prezzi, ma in pratica non si arriva che in modo parziale. Ne abbiamo l'esempio nelle tramvie, le quali hanno mezzi di adattarsi molto superiori a quelli delle ferrovie, ma se riescono a prendere gran parte dei viaggiatori non ottengono mai le merci. E se si verifica questo caso, bisogna essere molto guardinghi nell'applicare le norme del così detto esercizio economico, perchè si può facilmente andare incontro a delusioni gravi.

Vi è poi il caso, che pur troppo in Italia è il più frequente, ed è quando le risorse del paese che è attraversato dalla ferrovia non sono tali da alimentare il traffico della ferrovia stessa.

E questo è il caso di tutte le ferrovie che si costruiscono per causa politica, ma che economicamente non avrebbero ragione di essere. E in questo caso tutte le norme dell'on. Saporito non portano che a delusioni tanto più gravi, quanto più larga ne sarà l'applicazione.

Quando una ferrovia attraversa un paese incolto e disabitato, è ben naturale che si abbia un traffico minimo.

L'on. Saporito, che pure è uno studioso osservatore, cade anche lui nell'equivoco comune di parlare delle « ricchezze latenti », e potrei osservargli che se sono latenti non sono ricchezze. Ma lasciando le sottigliezze e i giuochi di parole, voglio ammettere, fino ad un certo punto, che questi paesi che oggi non arrivano ad alimentare le loro ferrovie, possano un giorno diventare ricchi e prosperi. Ma per raggiungere questo grande scopo bisogna pensare a ben altro che ai treni e alle tariffe della ferrovia.

Se si tenesse conto delle sole ragioni economiche, una ferrovia non si dovrebbe costruire se non quando le risorse del paese sono arrivate a tal grado di svolgimento da assicurare alla ferrovia un traffico tale da rendere l'esercizio proficuo. Ma noi per considerazioni politiche abbiamo invertito il problema, ed abbiamo voluto costruire le ferrovie in anticipazione, e nella fiducia che il traffico ferroviario sarebbe venuto poi.

In alcuni casi questa anticipazione è stata provvida e lo svolgimento economico dei paesi non si è fatto troppo aspettare. In altri casi invece, malgrado la ferrovia, questo svolgimento economico non si è manifestato.

E si crede di provvedere a questo gravissimo fenomeno coll'aumentare una coppia di treni e col diminuire alcune tariffe!

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LE TARIFFE FERROVIARIE

E L'ESERCIZIO DI STATO

Germania e Francia.

Fra i più vantati beneficî dell'esercizio di Stato, i fautori di esso pongono la libera disponibilità delle tariffe, che a loro detta si possono così attagliare nel modo più vantaggioso all'agricoltura, all'industria, al commercio nazionale. Il poterlo fare è una cosa, il farlo è però ben altra.

Dopo tale premessa *La Perseveranza* scrive che un recente studio del signor Peschaud ed altre notizie raccolte, porgendo l'occasione a constatare i risultati pratici che si hanno sul costo dei trasporti presso diversi Stati, i quali esercitano direttamente le ferrovie, sembra più che opportuno il metterne a conoscenza il pubblico, troppo sovente e troppo facilmente attratto dalle fallaci promesse. In questa materia assai complessa, i confronti non si presentano semplici e facili come a prima vista parrebbe, perchè molteplici e svariate sono le tariffe, generali, speciali e locali le durate dei percorsi, i termini di resa e il grado di responsabilità del vettore, e altre condizioni di trasporto, a seconda delle diverse amministrazioni; variando così gli elementi che influiscono sulla spesa del trasporto, e perchè non sempre coincidono le voci colle tariffe, nè le medie di costo presentano un dato sicuro, essendo costituite da elementi variabili come la tariffa unitaria, la lunghezza del percorso, il tonnellaggio per ogni voce, ecc. In altri termini una linea o rete, sulla quale è prevalente il traffico di merci povere a bassa tariffa e scarso quello di merci ricche, presenterà un costo medio di certo inferiore a quello di altra linea o rete, dove sono prevalenti i trasporti di merci a tariffa elevata. Analogamente le lunghezze dei percorsi delle une e delle altre merci predette, e del pari l'applicazione di agevolezze speciali e locali, portano il loro contingente di variazioni che vogliono essere vagliate per stabilire i confronti.

Analoghe ragioni valgono per la spesa dei viaggiatori che possono fruire di diverse condizioni di favore, e nessuno può obbligare a frequentare in uguale proporzione l'una o l'altra classe tanto in Austria come in Prussia o in Francia. Diverso è pure il trattamento dei bagagli. Il Peschaud fa una minuta analisi, caso per caso, delle tariffe e degli effetti delle diverse perturbazioni che si presentano; e siccome sarebbe lungo e meno opportuno il seguirlo qui in questo diligente lavoro, ne riassumeremo solo le osservazioni ed i risultati salienti, dove sono posti a confronto il costo pareggiato delle reti francesi e quello delle reti straniere esercite dallo Stato.

Sulla rete di Stato prussiana il prodotto medio del viaggiatore, per chilometro percorso, è dato pel 1889 da c. 3.43, mentre in Francia è di c. 3.68; ma in Prussia vi sono quattro classi invece di tre, e la prima classe è quasi deserta, la seconda poco frequentata; fra tutte e due si conta il 16 per cento del totale dei viaggiatori, mentre in Francia contasi il 34.5 per cento, e quindi varia l'utilizzazione dei posti. Se si fa lo stralcio delle tre sole prime classi prussiane, si ha un prodotto medio di c. 4, superiore al francese. Sta però l'altro fatto, che la istituzione di una quarta classe a prezzo basso torna comoda, a buona parte dei viaggiatori, avendo una clientela del terzo circa del totale. Essa non è per altro una trovata posteriore alla unificazione delle reti in mano dello Stato. È per ultimo da notare la maggior affluenza di viaggiatori in Prussia: nel 1899 salirono a 812 milioni, mentre in Francia toccarono i 390 milioni. L'importanza di questo traffico vale a spiegare la possibilità di applicare tariffe che altrimenti sarebbero perdenti: e parrebbe d'altra parte suffragare la convenienza di adottare una classe a prezzi assai limitati, anche senza talune comodità di cui sembra si faccia maggiore caso di quanto la pratica esigerebbe. E per vero i prezzi di trasporto dei viaggiatori in Francia sono gli stessi pei treni diretti e ordinari, e tutti indistintamente accettano la terza classe; in Prussia si paga per i diretti una sopratassa del 12.5 per cento in prima e del 16.66 per cento in terza classe: e altra sopratassa pei vagoni intercomunicanti. Il bagaglio gode in Francia della franchigia per 30 km., e in Prussia solo di 25; la velocità dei treni francesi è maggiore; le responsabilità nei casi di perdite od avarie sono assai limitate in Prussia, e nessuna indennità è ammessa pei ritardi.

Dal complesso delle condizioni esposte, desume l'autore che, a prezzi uguali, la tariffa viaggiatori prussiana presenta minori vantaggi della francese, e quindi è più cara; ed il rincarimento è aggravato dalla superiorità del prezzo unitario.

L'unificazione delle tariffe per tutto il traffico tedesco risale al 1876, anteriore alla formazione della rete di Stato; fu opera della Compagnia, alla quale si rifiutò di partecipare l'Amministrazione delle ferrovie già appartenenti allora allo Stato; anzi si dichiarò recisamente contraria alla riforma. Erano così rimaste fuori dell'accordo le ferrovie di Stato Prussiane e le imperiali d'Alsazia e Lorena; e solo dietro l'omologazione dell'accordo da parte del Consiglio del commercio lo Stato finì per aderirvi.

A confronto delle francesi, il prezzo medio chilometrico pagato in Germania sarebbe inferiore di c. 0.15, da c. 4.78 discende a 4.63; ma, abbandonando il confronto così fatto, che è semplice e brutale ad un tempo, vi è da considerare che di quei 15 decimillesimi ne scompariscono 5, quando si faccia astrazione della rete di Stato francese, dove è più elevata la tariffa media chilometrica, e si analizzi la composizione del traffico. I grandi bacini carboniferi della Saar, della Ruhr e della Bassa Slesia concorrono per oltre la metà del traffico prussiano. Come disse il Ministro von Thielen al Parlamento, in nessuna parte del mondo si trovano cifre tanto straordinarie, rappresentanti un traffico così denso come nel bacino della Ruhr, dove si ebbero giornalmente a disposizione delle miniere 16,000 vagoni. La proporzione dei combustibili minerali trasportati a tariffe ridotte, rappresenta il 42 per cento del traffico totale delle ferrovie tedesche, e non è che del 30 per cento per le ferrovie francesi; ond'è che il Colfon, autorità competentissima, viene alla conclusione « non esservi dubbio che le tariffe francesi per le merci e per tonn.-chil. sono inferiori alle tedesche ».

Discendendo da un confronto parziale, se si paragonano le tariffe pei carboni tedesche con quelle del Nord francese, l'unica rete che abbia un traffico paragonabile a quello della rete tedesca, quantunque assai inferiore, si constata che il prezzo medio di trasporto delle tonn. chil. di carbone è di c. 3.12 sulle ferrovie di Stato prussiano, e di c. 3.11 su quella del Nord.

È inoltre da rilevare che il costo del trasporto viene ad essere aggravato sulla rete di Stato tedesca per la differenza di trattamento per le spedizioni di dettaglio, ed a carico completo di vagone da 5 a 10 tonn. La differenza che corre fra i prezzi dell'uno e dell'altro caso è tale, che lo speditore ha interesse a consegnare la merce a degli intermediari, raccoglitore di professione, che concentrano le spedizioni e godono dei beneficî della tariffa per vagone completo, oltre quello di commissione. Ne conseguì che questo genere di spedizioni arrivò ad assorbire i 19|20 del traffico, e gli spedizionieri ne ricavavano un beneficio che si faceva ascendere a 15 milioni, sopraccaricando la spesa di trasporto del 20 al 50 per cento. Venne quindi introdotta una tariffa differenziale, applicabile anche a spedizioni di dettaglio; però finora essa non riuscì a diminuire le spedizioni collettive ma piuttosto a ridurre i beneficî degli spedizionieri.

In Germania è inoltre limitata la responsabilità del vettore, mentre in Francia è completa; per modo che, per es., nel 1899 le ferrovie dello Stato prussiano pagarono per avarie, perdite e ritardi in ragione di cent. 5.50 per 1000 tonn.-chil., e le Società francesi cent. 43. Le tariffe

speciali francesi portano un prolungamento nei termini di resa che sono compensate da riduzioni importanti nel costo, mentre il prolungamento del termine può ritenersi accidentale perchè a tempi di traffico normale non viene raggiunto. In Germania i termini legali sono fittizi per tutte le spedizioni raggruppate, dovendosi tener conto anche del tempo, durante il quale la merce giace presso lo spedizioniere in attesa di potere fare il carico completo.

Se si prendono a considerare quelle condizioni economiche e finanziarie della rete tedesca e francese, che devono entrare come coefficiente nel determinare i prezzi di trasporto, esse risultano più favorevoli per le prime; poichè, quanto più un paese è abitato ed è ricco e quanto maggiore è la massa dei viaggiatori e delle merci da trasportare possono essere diminuite le tariffe. A superficie pressochè uguale alla Francia, la Germania conta 18 milioni di abitanti in più; il sottosuolo francese può dirsi mediocre, ottimo il tedesco, la prima produce 33 milioni di tonn. di carbone, la seconda 150 milioni; la produzione del ferro è in relazione con quella del litantrace. Le statistiche dànno per la Francia 12,000 milioni di viaggiatori-chilometri e 16,000 milioni di tonn.-km. per la Germania; rispettivamente 18,000 e 32,000 milioni.

Secondo il Kauffmann, le linee francesi costarono in media al km. 10,000 fr. più delle tedesche. Base dell'organizzazione economica delle ferrovie private in Francia è l'ammortamento del capitale di impianto durante il periodo della concessione. Questo ammortamento, che in Germania dovrebbe far decrescere il debito dello Stato, è invece insignificante, perchè fino al 1897 era fissato nel 0.28 0|0, e con legge 8 marzo fu reso obbligatorio nella misura del 3.50 per cento; misura giudicata dal Kauffmann insufficiente. Dal confronto della situazione delle ferrovie francesi e prussiane, di cui sono sensibilmente uguali i prodotti, si trova che la spesa di interesse ed ammortamento del capitale assorbe in Francia i 4|5 del prodotto, ed in Prussia solo i 3|5, sebbene l'interesse abbia in Prussia un tasso più elevato. Ancora per questo fatto, le tariffe prussiane dovrebbero essere meno elevate delle francesi; e succede invece il contrario.

Così rimangono deluse le speranze che si erano suscitate per allettare al riscatto i tedeschi; e dal programma annunciato dal Principe di Bismarck « non essere scopo principale dell'esercizio di Stato l'aumento delle entrate ed il cavarne delle risorse finanziarie » si venne, passo passo, ad usare il maggiore e più benigno riguardo alla risorsa che presentavano al bilancio i proventi dell'esercizio. Dal programma del Ministro Maybach « di non voler indirizzare la politica ferroviaria verso un obbiettivo meschino, di non volerne fare una vacca da latte », si venne ad inasprire, mano mano, il trattamento di questa vacca per mungerla più largamente.

La parte maggiore dell'eccedenza dei prodotti andò ad aumentare le entrate del bilancio generale, nè valse ad arrestare questa tendenza la legge del 1882 che stabiliva non potersi prendere sul prodotto netto una somma maggiore di 2,200,000 marchi per colmare gli eventuali disavanzi del bilancio; poichè, approfittando di alcune frasi incerte della legge, il Governo assegnò al bilancio una così larga parte dei prodotti, da rappresentare oramai il 30 per cento delle entrate.

La conseguenza che naturalmente scaturisce si è, che oramai l'equilibrio del bilancio è vincolato ai proventi ferroviari, e il Governo si trova logicamente condotto a respingere ogni proposta di riduzione di tariffe che possa condurre ad una diminuzione dei proventi stessi. « Che volete, disse il Ministro della Finanza, von Miquel, fino dal 1894, noi ci troviamo dinnanzi ad un atto compiuto; si può bene essere dell'avviso che da 20 anni od almeno da 15 è stata destinata a coprire le spese generali una parte troppo grossa dei prodotti ferroviari, ma non c'è mezzo per tornare indietro. Noi abbiamo fissato in correlazione le spese; e se noi riduciamo le risorse tratte dall'esercizio delle ferrovie, noi saremmo obbligati di procurarcele altrimenti, vale a dire nel fatto ricorrendo ad un aumento di imposte ».

Le lagnanze del pubblico e delle Associazioni industriali e commerciali sono insistenti e numerose, ma ogni volta che ne arriva l'eco al Governo, la risposta è presso a poco sempre la stessa: la situazione finanziaria dello Stato non permette di procedere ad una riduzione nel costo dei trasporti ferroviari.

Così lo Stato si ridusse a venir meno alle proprie promesse, prendendo una china fatale; così caddero le illusioni di cui si era abbeverato il credulo pubblico.

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

(*Continuazione — Vedi N. 28*).

III. *Straordinari.* — Gli straordinari sono molto importanti, perciocchè riguardano il personale dei treni e della trazione. Noi avremmo vivamente desiderato conoscere le decisioni e le prescrizioni delle ferrovie federali onde poterle utilizzare per il nostro proprio regolamento; i lavori degli organi di questa amministrazione non sono disgraziatamente terminati, dimodochè abbiamo dovuto procedere indipendentemente da ogni influenza.

Da qualche anno già, noi garantiamo gli stipendi supplementari sotto la forma di un *minimum* rappresentato da una somma annuale. La domanda di queste due categorie di agenti tendeva a che l'ammontare garantito fosse calcolato per ogni giorno, ciò che non ci era possibile accordare; in cambio abbiamo acconsentito a garantire un *minimum mensile* a partire dal 1° maggio 1903, ciocchè occasionerà un aumento di spese.

Al personale dei treni abbiamo inoltre accordato, a partire pure dal 1° maggio 1903, un premio (centesimi 20 all'ora) per il percorso a vuoto. Fra le concessioni fatte al personale, citiamo particolarmente l'aumento generale di un centesimo, a datare dal 1° maggio 1903, del premio chilometrico.

Tutti questi aumenti causano dei sacrifizi che non sono insignificanti; bisogna riconoscere d'altra parte che precisamente il nostro personale dei treni e della trazione è sottoposto ad una contribuzione più forte di quella delle altre Reti.

IV. *Indennità per il servizio notturno.* — Una domanda di considerevole portata finanziaria era quella che tendeva ad ottenere per il servizio di notte una indennità di 30 centesimi all'ora per l'intervallo delle dieci ore della sera alle cinque del mattino.

Gli agenti regolarmente costretti al servizio notturno sono quelli dei servizi di sorveglianza della linea, delle stazioni, delle spedizioni, dei treni e dei depositi. Secondo le informazioni raccolte, il servizio di notte non è rimunerato nelle proporzioni richieste in alcuna Rete; le ferrovie austriache accordano un modico compenso. E' vero, d'altra parte, che l'industria, come anche le Amministrazioni federali delle dogane, poste e telegrafi, rimunerano il servizio notturno a parte, circostanza che il personale invocava a favore del suo postulato. Questo, del resto, non è nuovo, perchè figurava già fra le rivendicazioni del personale all'epoca del movimento dei salari del 1896. Sulle nostre linee, l'aumento del traffico ha avuto per conseguenza una grande estensione del servizio di notte e bisogna riconoscere che esso non si può ripartire uniformemente sul personale, dimodochè un compenso generale è irrealizzabile.

Avuto riguardo a tutti questi fattori, abbiamo voluto accondiscendere parzialmente a questa domanda del per-

sonale che, sopra questo punto specialmente, si sentiva appoggiato dall'opinione pubblica, consentendo un'indennità di 20 centesimi per l'intervallo dalle 11 ore della sera alle 4 del mattino.

V. *Estensione della distribuzione di uniformi.* — Le ferrovie federali hanno esteso la distribuzione di uniformi a certe categorie di agenti che, nella nostra Amministrazione, non ne ricevevano altra volta che in una misura relativamente piccola: si tratta specialmente del personale di sorveglianza e di mantenimento della linea, dei visitatori del materiale e degli agenti del servizio delle manovre. Qui pure abbiamo dovuto seguire l'esempio delle ferrovie federali.

VI. *Nuova classificazione del personale.* — Abbiamo precedentemente esposto una terza lagnanza e domanda del personale, basata essenzialmente sul fatto che gli agenti, da molto tempo al servizio dell'Impresa, avrebbero l'impressione di essere superati dai loro colleghi più giovani; da ciò è nato il postulato tendente a che tutto il personale dei funzionari ed impiegati cioè, dal 1° gennaio 1903, classificato a nuovo nel regolamento, va da sè con un notevole aumento di stipendi. Fra gli altri motivi in appoggio, si è allegato che al tempo dell'agitazione per i salari nel 1896, la classificaziane nei nuovi regolamenti non si era operata in modo corretto e che i detti regolamenti avevano grandemente danneggiato il personale.

Noi non ebbimo difficoltà a provare che le nostre norme erano perfettamente chiare, comprensibili e sopra molti punti più vantaggiose di quelle delle altre Reti svizzere. Il personale tuttavia mantenne, malgrado tutto, la sua rivendicazione, e chiese finalmente che gli agenti che facevano già parte delle linee ticinesi di pianura siano classificati col nuovo stipendio *maximum* e che quelli assunti dopo il 1882 siano classificati col *maximum* previsto dai regolamenti del 1896.

Noi dimostrammo che questa domanda equivaleva a dare ai regolamenti posteriori un effetto retroattivo, ciò che, in regola generale, non potrebbe essere giustamente preteso, e dichiarammo che al 1° gennaio 1903, data alla quale comincia il periodo triennale di avanzamento, ogni funzionario ed impiegato sarebbe classificato secondo i suoi diritti acquisiti in virtù degli antichi regolamenti e che noi rimedieremo alle ineguaglianze che si verificheranno, ciò che fecimo effettivamente; una parte del personale persisteva nondimeno a credere che gli agenti più vecchi avevano uno svantaggio per rapporti a quelli più giovani. Questo stato d'animo, una delle conseguenze del *sistema* applicato alle ferrovie federali in materia di stipendi, non aveva in sè nulla di nuovo.

Promettemmo di esaminare in seguito con tutta benevolenza la classificazione già fatta, onde, dato il caso, eliminarne i rigori che potrebbero riscontrarsi.

VII. *Durata ed estensione del servizio provvisorio.* — Fecesi a noi il rimprovero che il personale provvisorio non è in nessun posto così numeroso come al Gottardo, e si chiese che sia stabilito in massima che ogni funzionario, impiegato ed operaio, occupante regolarmente un posto provvisorio, abbia diritto alla fine di un anno alla sua nomina definitiva a queste funzioni con lo stipendio o salario che esse comportano e che gli agenti non chiamati che periodicamente in servizio, siano fissati dopo due anni.

La Direzione rispose che non era punto nelle sue intenzioni di estendere il servizio provvisorio oltre il ragionevole; le oscillazioni della cifra dei treni e quindi degli agenti necessari sono tuttavia più forti al Gottardo che altrove; sulle linee di montagna queste condizioni sono anche più difficili, perchè il trasporto dello stesso treno richiede la doppia trazione ed un numero triplo ed anche più di guardia-freni; malgrado ciò, il rapporto fra l'effettivo degli agenti provvisori e quello del personale regolare non è più sfavorevole al Gottardo che altrove; per ciò che concerne l'assunzione definitiva non si può legare da norme rigide; il passaggio dallo stato provvisorio allo stato definitivo non può nemmeno operarsi che successivamente.

I capi-servizio sono stati invitati ad esaminare la questione di sapere se un certo numero di guardia-freni ausiliari, di supplenti provvisori al controllo del materiale, di macchinisti e fuochisti provvisori, di supplenti regolari del servizio di mantenimento, ecc., non potrebbero ora essere assunti a titolo definitivo. Sui rapporti dei nostri capi-servizio abbiamo proceduto alla nomina di parecchi agenti provvisori a funzioni regolari.

Non possiamo in nessun modo misconoscere l'importanza di questa questione, dal punto di vista, sopratutto, della sicurezza del servizio.

VIII. *Rivendicazioni del personale delle Officine.* — 1. In origine questo personale reclamava per tutti gli agenti che lo compongono l'assunzione definitiva dopo due anni, ma questa domanda fu più tardi limitata ai soli capi-operai. Seguendo l'esempio delle ferrovie federali, abbiamo aderito a questo postulato; la nuova disposizione è entrata in vigore il 1° maggio 1903. Come abbiamo fatto precedentemente in casi analoghi, una dilazione più lunga sarà concessa per il versamento del capitale di garanzia della cassa di soccorso.

2. Con Memoria speciale, il personale aveva chiesto per i capi-operai e gli aiutanti capi-operai l'aumento del massimo di salario. Abbiamo pure aderito a questo postulato.

3. Gli operai delle officine reclamavano specialmente la riduzione del numero delle classi di salario e l'aumento del salario minimo; abbiamo aderito a questa domanda nella misura del possibile ed accordato inoltre agli operai impiegati da un anno una dilazione di tre mesi per la denunzia del contratto.

IX. *Rivendicazioni degli operai dell'esercizio.* — 1. Per il personale tutto intero, comprendente: operai addetti alle merci e bagagli, lampisti, commissionari, pulitori macchine, ecc., i regolamenti sugli stipendi dei funzionari ed impiegati devono prevedere dei salari permettenti a questo personale di ottenere l'assunzione definitiva.

Come le ferrovie federali, abbiamo aderito a questa domanda. Bisogna osservare, a questo proposito, che nel corso degli ultimi anni noi avevamo ammesso l'impegno definitivo per una serie di agenti che precedentemente non erano occupati che come giornalieri, dimodochè la nuova disposizione si adattava alla pratica seguita da noi stessi.

2. Similmente, a ciò che è stato fatto per gli operai permanenti alla giornata delle ferrovie federali, sarà elaborato un regolamento prevedente un salario *minimum* di franchi 3.50 al giorno, con un aumento biennale di 20 centesimi al giorno, fino alla concorrenza di franchi 5 in capo a 15 anni. Ci era impossibile accettare integralmente questa combinazione, visto che riguardo ai salari in certe regioni, il *minimum* di fr. 3 ammesso da noi è già elevato; occorse creare cinque classi di salario: il *maximum* che abbiamo consentito è di fr. 5.10 per la classe superiore e di fr. 4 per la classe inferiore.

3. A termini del regolamento delle ferrovie federali, gli operai alla giornata, impiegati da almeno 15 anni al servizio di esercizio, toccano un sussidio quotidiano di fr. 1.50 in caso di incapacità al lavoro causato da malattia o da età. Sopra questo punto abbiamo noi pure adottato il sistema delle ferrovie federali, mettendo pure al beneficio di questo favore gli operai delle officine.

4. Un'altra concessione importante da parte nostra è questa: un aumento di 20 cent. al giorno è fatto agli operai alla giornata entrati avanti il 1° gennaio 1901, rimasti al servizio della Compagnia del Gottardo, e che non hanno ricevuto da quella data un aumento di salario.

***

L'esposizione fatta dà, crediamo, una immagine fedele delle questioni principali che noi abbiamo liquidato. Il nostro prossimo conto annuale ne mostrerà il risultato finanziario.

Le manifestazioni esteriori del movimento dei salari sono state la consegna della petizione del personale del 14 di-

cembre 1902, la nostra risposta del 31 gennaio 1903, la grande assemblea del personale a Brunneu il 22 febbraio, la replica del personale del 1° marzo. La soluzione definitiva è intervenuta nelle conferenze del 31 marzo, 7 e 8 aprile. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Tunnel del Sempione.

(Probabile sospensione dei lavori all'avanzata sul versante svizzero).

Come abbiamo già accennato altra volta, l'Impresa del traforo del Sempione pare abbia deciso di sospendere i lavori all'avanzata sul versante svizzero dopo avere raggiunto il punto culminante della galleria. Ora questo verrà raggiunto in questi giorni alla progressiva 9576 misurata dall'imbocco di Briga.

Le cause che spinsero l'impresa costruttrice a questa grave determinazione, la quale se si avvera, farà ritardare di parecchi mesi il compimento di questo valico internazionale, sono dovute a divergenze sorte tra l'Impresa e la Compagnia del Giura-Sempione (Società concessionaria ora in liquidazione). Come i nostri lettori sanno, l'Impresa Brandt, Brandau e C., della quale fanno parte le Ditte Brandt e Brandau di Amburgo, Fratelli Sulzer di Winterthur, Locher e C. di Zurigo, doveva per contratto stipulato a *forfait* con la Compagnia del Giura-Sempione, dare ultimata la galleria principale del Sempione entro il 14 maggio 1904, sotto pena di una multa di L. 5000 per ogni giorno di ritardo nel compimento della grandiosa opera.

Causa le enormi difficoltà incontrate e felicemente superate, specialmente dovute alla altissima temperatura della roccia sul versante svizzero (55°), alle enormi spinte dei terreni franosi e alla grande quantità di acque di infiltrazione sul versante italiano, il tunnel non potrà essere terminato per l'epoca prescritta dal contratto e subirà un ritardo di almeno 8 mesi, ed il suo costo totale verrà a superare le cifre del *forfait*.

Le domande di proroga e di indennizzo per le maggiori spese incontrate, presentate dall'Impresa, non vengono, pare, riconosciute come legittime dalla Società appaltante, e quindi l'Impresa, per non andare incontro a nuove perdite di danaro, a nuovi sacrifizi, quali richiederebbe l'avanzata in discesa col 7 0[00 dell'attacco di Briga, ha intenzione di continuare solo più l'avanzata da Iselle.

Attualmente mancano ancora 3250 metri per forare il lungo tunnel. Se questi metri dovessero venire superati tutti dal solo attacco di Iselle, ammettendo un avanzamento medio giornaliero di m. 5.50, la galleria non potrebbe venire aperta all'esercizio prima di due buoni anni, mentre avanzando dalle due parti si arriverebbe tutto al più alla fine del prossimo anno.

Vogliamo sperare che per il bene e l'interesse di tutti le divergenze sorte tra l'Impresa costruttrice e la Società appaltante di questa grandiosa opera, da tutti ansiosamente desiderata, verranno presto appianate per modo che il tunnel non subisca un ulteriore ritardo nell'essere aperto definitivamente all'esercizio.

La roccia presentasi ora favorevolissima su entrambi i versanti per un rapido procedere, e quindi sarebbe veramente peccato che l'Impresa arrestasse i lavori sul versante svizzero.

Molti forestieri, in massima parte tecnici, visitarono in questi giorni la galleria del Sempione, tra cui anche la Società ingegneri ed architetti di Torino. Tutti lodano l'Impresa per il modo con cui essa conduce i lavori.

Verso la fine del mese si recherà a Iselle la Commissione che deve riferire all'Assemblea federale svizzera pel riscatto della Giura-Sempione.

I lavori delle linee di accesso al Sempione procedono bene e saranno certamente terminati per il compimento del tunnel.

><

Le stazioni di Milano.

Si è riunita nei giorni scorsi a Roma una Commissione presieduta dal R. Ispettore Generale, comm. Ottolenghi, composta del comm. Lampugnani, rappresentante della Mediterranea, del comm. Piovano, rappresentante dell'Adriatica, e di altri funzionari sociali e dell'Ispettorato, allo scopo di concretare i lavori urgenti da eseguirsi nelle stazioni di Milano, anche in vista della prossima Esposizione in quella città.

Parecchi sono i lavori che furono stabiliti, per i quali si preventivarono cinque milioni, poco più.

Tra questi lavori notiamo specialmente: il miglioramento del servizio viaggiatori a Milano Centrale colla costruzione d'un nuovo sotto-passaggio per le partenze e coll'aggiunta di nuovi marciapiedi coperti con tettoie ad ovest della grande tettoia attuale, occupando parte delle aree dei Depositi locomotive, che vengono sistemati altrove; l'ampliamento dei binari ed impianti per servizio merci nel triangolo detto di S. Rocco fra i Bivi Vigevano, Simonetta e Ghisolfa, con impianto nel medesimo triangolo dei vari magazzini che occorre spostare e dell'officina per gli apparati centrali; miglioramenti dei binari ed impianti per servizio merci alle stazioni di Porta Garibaldi, P. Sempione, P. Ticinese e P. Romana; l'impianto degli apparati centrali di sicurezza per le manovre degli scambi e segnali ad est ed ovest della grande tettoia di Milano C.

Si ha fiducia che i lavori ammessi nella Conferenza di Roma possano essere eseguiti con tutta quella sollecitudine che è richiesta dalle gravi condizioni del servizio nelle dette stazioni, avvertendo che la loro esecuzione, mentre provvede alle impellenti necessità attuali, non pregiudica nè compromette in modo alcuno le decisioni che si devono prendere per l'assetto definitivo del servizio ferroviario di Milano, secondo le note proposte in corso d'esame presso il R. Governo.

><

Treni celeri speciali ungheresi per derrate alimentari.

Siamo informati che la Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato ha accordato l'istituzione di treni celeri speciali per il trasporto di derrate alimentari. Questi treni che sono stati richiesti dalle Ditte speditrici Schenker e C., S. e W. Hoffmann ed E. Kohn e Mittler riuniti sotto la ragione sociale di « Ufficio dei treni speciali », saranno adibiti al trasporto di derrate alimentari, animali vivi, merci soggette a deterioramento, ecc. e partiranno per ora due volte la settimana, il mercoledì ed il sabato, da Budapest, via Oderberg, per Berlino, Dresda, Chemnitz, Lipsia, Stettino, Halle, Kassel, Hannover, Magdeburgo, Brema, Amburgo, Francoforte, ecc. Il primo treno speciale è partito da Budapest mercoledì, 11 corrente.

Per cura del suddetto Ufficio sarà anche istituito un Ufficio speciale alla frontiera di Odemberg per assistere gli speditori nelle manipolazioni di dogana e di polizia veterinaria.

Abbiamo già avuto occasione di accennare nel *Monitore* a questi treni celeri, allorchè la cosa era ancora in progetto; ed ora abbiamo voluto far parola del fatto compiuto per interessare Governo e Società ferroviarie a provvedere in tempo onde parare i danni che potrebbero derivare al nostro commercio delle derrate alimentari dalla concorrenza che andrà certamente a manifestarsi sulle piazze estere di consumo in conseguenza dei provvedimenti che hanno escogitato le Ferrovie di Stato Ungheresi.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903, ossia per l'intero esercizio finanziario 1902-1903.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903, in confronto con quelli dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 131,166,320 contro L. 126,450,821 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 4,715,499.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 33,642,329.

Per la *Rete secondaria* L. 10,835,821 contro 10,382,534 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 453,287.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 158,794,638 contro L. 150,145,212 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1901-902. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 8,649,426.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 41,133,115.

Per la *Rete secondaria* L. 6,265,037 contro L. 5,791,595 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 473,442.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 9,792,907 contro L. 9,623,142 nel periodo corrispondente dell' esercizio 1901-902, con un aumento quindi di L. 169,765.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 229,821.

Per la *Rete secondaria* L. 2,672,046 contro 2,618,466 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 53,580.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 17,620,132.

Da tali cifre per l'intero esercizio finanziario 1902-1903 risulta un maggior prodotto di lire 14,514,999 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo.

(Esercizio economico).

È stato sottoposto alla firma reale il decreto col quale si dispone che sulla linea da Casarsa a Spilimbergo venga attuato, a titolo di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori ed al trasporto dei bagagli, e ciò con le modalità da determinarsi con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Ai trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, che si effettueranno sulla detta linea sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542, e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0[0.

Con altro decreto del Ministro dei Lavori Pubblici si provvederà all'approvazione delle tariffe e condizioni da applicarsi ai trasporti stessi.

Le tariffe stesse, giusta la proposta sociale, sono stabilite con riduzione media del 40 0[0 ai sensi della legge n. 220 del 9 giugno 1901, per linee aventi un prodotto annuo non superiore alle L. 5000 al km.

La Società esercente, a misura che se ne presenta la opportunità, sarà in obbligo di sottoporre all'approvazione del R. Governo quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico.

Così pure sarà provveduto all'aumento di una coppia di treni viaggiatori su detta linea, se e quando i bisogni del traffico lo richiederanno; tale coppia sarà aggiunta, in ogni caso, ove siasi verificato un aumento di introito lordo per viaggiatori e bagagli (biciclette e carri compresi) di lire 1500 al km.

><

Linee Avellino-Rocchetta S. Antonio e Lucca-Bagni di Lucca.

(Esercizio economico).

Sono stati rimessi dal Ministero dei Lavori Pubblici al Ministero di Grazia e Giustizia affinchè provveda alla registrazione presso la Corte dei Conti, alla inserzione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* ed alla pubblicazione nella *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti*, i due Decreti Reali coi quali viene autorizzata l'applicazione dell'esercizio economico a decorrere dal 1° agosto p. v. sulle linee Avellino Rocchetta-S. Antonio e Lucca-Bagni di Lucca.

><

Ferrovia Fossano-Mondovì-Villanova.

(Facilitazioni di viaggio).

La Direzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Villanova ha istituito le seguenti facilitazioni:

1) Riduzione del 50 0[0 agli impiegati dello Stato per qualunque viaggio sulla predetta ferrovia, previa presentazione degli appositi documenti prescritti per la Rete Mediterranea;

2) Riduzione, in via di esperimento, del prezzo dei biglietti di andata semplice e di andata e ritorno sul tronco Mondovì-Villanova;

3) Istituzione, con orario prestabilito, di un servizio di vetture in coincidenza alle stazioni di Frabosa, Bossea e di Villanova, coi treni della ferrovia Fossano-Mondovì-Villanova, che faranno capo a Frabosa Sottana, Frabosa Soprana, Roccaforte e Grotta dei Dossi.

In correlazione a tale servizio vennero istituiti biglietti speciali cumulativi comprendenti il prezzo del trasporto in ferrovia e quello della vettura ordinaria.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando in materia di costruzione di ferrovie complementari (Contributo di Comuni, Contestazione, Ricorso al Governo del Re, Quando il Governo possa provvedere definitivamente), ha emessa una recente decisione, colla quale viene stabilito che ai termini della legge del 15 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, il Governo del Re ha facoltà di pronunciarsi sui ricorsi dei Comuni che si gravino della quota di concorso nella spesa ad essi attribuita dalla Giunta provinciale amministrativa in quanto

essi sostengano di dovere una quota minima o di non doverne alcuna.

Ma quando la contestazione si presenta nel senso di chiamare a concorso altri Comuni non compresi nel riparto approvato dalla Giunta provinciale amministrativa, allora il Governo non può senz'altro provvedere definitivamente, ma, accolti i reclami ed annullato il reparto impugnato, deve rimettere in integro ogni cosa alla Giunta provinciale amministrativa perchè formi ed approvi un nuovo riparto.

><

Biglietti combinati andata e ritorno.

Siamo informati che la Mediterranea, col consenso dell'Ispettorato governativo, ha disposto che rimangano in distribuzione, anche dopo la stagione dei bagni, i biglietti combinati di andata e ritorno da essa attuati col 1° del corrente mese da Milano, Torino e Roma per Livorno e viceversa.

Prossimamente saranno istituiti analoghi biglietti dalle stesse stazioni per Pisa e viceversa, i quali pure rimarranno in distribuzione in via permanente.

Per gli itinerari dei biglietti combinati dei quali si tratta, saranno pure rilasciati biglietti combinati per famiglie e ragazzi con le relative riduzioni speciali di tariffa.

><

Biglietti a prezzo ridotto.

Su proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo è stata approvata la proroga per un altro anno, a datare dal 1° agosto p. v., dell'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto fra Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Robilante e Vernante e sulla tratta Torino-Settimo Torinese.

><

Ferrovia Voghera-Stradella.

(*Biglietti speciali*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha prorogato per un altro anno, a datare dal 1° agosto p. v., l'esperimento degli speciali biglietti di 2ª e 3ª classe istituiti sulla tratta Voghera-Stradella.

><

Massimario di giurisprudenza.

Ferrovie (Rappresentanza in giudizio — Capo-stazione — Ricorso in Cassazione). — La Corte di Cassazione di Roma, nella causa fra la Ditta Lodolini e Gatti e la Società Adriatica, ha sentenziato che la rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria, conferita dall'art. 872 del Codice di commercio al Capo-stazione di partenza o di arrivo, è inerente alla qualità di institore rivestita dallo stesso Capo-stazione nel luogo dove ha avuto principio o deve aver fine il contratto di trasporto; e che quindi, trasferito altrove il Capo-stazione che legalmente aveva rappresentato la ferrovia nel giudizio di merito, deve dichiararsi inammissibile il ricorso in Cassazione a lui notificato quale capo della nuova stazione nella quale si trova.

Ferrovie (Trasporto di merci a piccola velocità — Tariffe speciali — Prolungamento del termine di resa — Nessun obbligo di avviso preventivo — Merci ferme in stazione per forza maggiore — Diritti di sosta — Termine di resa — Giorno per le operazioni di arrivo — Giorni festivi — Computo). — La Corte di Cassazione di Torino nella causa Concari e Cuneo contro le Ferrovie del Mediterraneo, ha sentenziato che le Amministrazioni ferroviarie, nel valersi delle facoltà concesse nel n. 120 della tariffa annessa all'allegato *E* della legge sulle convenzioni ferroviarie, quella cioè di prolungare in ragione di tre giorni il termine di resa delle merci spedite a piccola velocità con tariffa speciale, non sono tenute all'obbligo di giustificare l'esistenza di speciali esigenze di servizio e tanto meno di darne avviso al pubblico;

Che i diritti di sosta sono sempre dovuti alle Società ferroviarie per le merci rimaste in deposito nelle stazioni, qualunque sia la causa da cui provenga tale sosta, quindi anche se essa dipenda da forza maggiore (nella specie, mancanza di facchini in seguito a sciopero);

Che per i trasporti a piccola velocità vanno sempre computati a favore delle ferrovie i giorni festivi, cadano essi in partenza o in arrivo; perciò in quest'ultimo caso il termine di resa per la consegna delle merci non si compie che nel giorno immediatamente successivo.

— In materia di acque pubbliche, la Corte di Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha recentemente emessa sentenza, dalla quale risulta la massima seguente:

« Al privato non compete azione giudiziaria contro lo Stato per danni dipendenti dall'allagamento di fondi di sua proprietà, avvenuto per ommessa od imperfetta manutenzione di arginature di un corso di acqua pubblico, già da tempo costruite.

« Il diritto al risarcimento dei danni non può nemmeno trovare base nella concessione fatta dai passati Governi della esecuzione di arginature e della relativa manutenzione ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Costruzione di un piano caricatore ed impianto di binari nella stazione di S. Biagio Callalta, per l'importo di L. 20,000. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, si presentò la Ditta Giuseppe Mantese, di S. Mareno di Piave, che rimase provvisoriamente aggiudicataria col ribasso del 12.66 per cento;

Sistemazione della travata metallica sul Galdagnola, al km. 187.603 della linea Orte-Falconara, per l'importo di L. 16,700. Delle 33 Ditte ammesse alla gara, solo 7 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Dell'Orso, di Foligno, col ribasso del 22.15 per cento.

(*Gara aperta per gru*).

Il 24 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, avrà luogo la gara internazionale per la provvista e il collocamento in opera nelle officine di Napoli di una gru da 4 tonnellate.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aperta per lavori*).

Il 28 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di consolidamento e di difesa dalle piene del Gaggia, sulla linea Sant'Eufemia-Catanzaro.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Ristauro di alcune opere d'arte del tronco Fabriano-Sassoferrato, per L. 42,500.

Sostituzione di una piattaforma di metri 5.50 a quella di metri 4.50 esistente sulla prima linea merci, e per costruire un'altra rampa d'accesso al piano caricatore dello scalo merci verso monte della stazione di Molfetta, per L. 7100.

Rafforzamento delle travate metalliche in opera ai due ponti sul fiume Pescara di luce retta di metri 44.90 e di metri 46.80, ai km. 30.331 e 46.945 della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 48,750 il primo progetto, e L. 51,070 il secondo.

Lavori d'ampliamento e di sistemazione della stazione di Reggio Emilia (secondo gruppo dei lavori), per L. 31,500.

Rete Mediterranea:

Ricambio dell'armamento sul tronco Caianello-Roccaravindola, per L. 538,000.

Impianto di un binario per la precedenza nella stazione di Casalnuovo sulla linea Roma-Napoli, per lire 20,400, oltre il materiale d'armamento.

Applicazione di due porte in ferro ai manufatti attraversanti la ferrovia Taranto-Reggio, fra i km. 315.250 e 315.564, per L. 760.

Applicazione delle difese meccaniche contro la malaria ai fabbricati del tronco Potenza-Metaponto (escluse queste stazioni), per L. 79,500.

Riparazione e consolidamento della spalla sinistra della tomba a sifone al km. 36.651 della linea Torreberretti-Pavia, per L. 480.

Sistemazione delle bilancie e delle piattaforme nella stazione di Livorno Marittima, per L. 91,000.

Ampliamento del piazzale per il carico diretto delle merci nella stazione di Monchiero, sulla linea Savona-Bra, per L. 1890.

Rete Sicula:

Lavori urgenti per garantire l'esercizio minacciato dal torrente Letoianni sulla linea Messina-Catania, per lire 47,330.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Genova, per L. 14,700.

Applicazione di dischetti-fanale imperativi e di fermascambi ai deviatoi n. 19 e 26 nella stazione di Brindisi Superiore, per L. 114.

Rete Mediterranea:

Impianto di un carrello trasbordatore con motore a vapore nella stazione di Pisa Centrale, per L. 62,000.

Impianto del doppio segnalamento a protezione della stazione di Sparanise e delle serrature Bourè alle leve di manovra degli scambi d'ingresso e dei segnali a protezione della stazione stessa, per L. 7500.

Consolidamento del rilevato cadente fra le stazioni di Feroleto e di Marcellinara, fra i km. 23.869 e 23.907 della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, per L. 3700.

Costruzione di due tratti di muro di rivestimento a difesa della sponda sinistra del torrente Scrivia, presso la stazione di Busalla, sulla linea Torino-Genova, per L. 740.

Riparazione e rialzamento della diga destra del torrente Cervo, a monte del ponte fra i km. 78.885 e 98.954 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 965.

Rete Sicula:

Costruzione di un fabbricato alloggi a tre piani presso il passaggio a livello, al km. 239.224, della linea Catania-Leonforte; di un casotto daziario e prolungamento del sottovia al chilom. 240.601 della stessa linea, per L. 23,580.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci informano da Ancona che quella Camera di Commercio ed Arti, la quale ebbe già altre volte a dimostrare la deficienza di tariffe locali in quella regione, che pure potrebbe avvantaggiarsene assai, ha fatto domanda concreta al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè le tariffe locali n. 201 e 202 siano applicate al tronco Fabriano-Falconara che ne difetta.

La predetta Camera osserva che le dette tariffe, fatte pei cereali, pei legumi secchi, per le farine e per le paste da vermicellaio, avrebbero grande influenza sui trasporti di queste derrate e di questi prodotti, sia dai luoghi di importazione, come Ancona, sia dai luoghi di produzione esistenti nel Distretto, massime se l'applicazione venisse fatta contemporaneamente a tutta la linea secondaria Fabriano-Civitanova, che ne gode ora soltanto in parte, e cioè pel tratto Civitanova-Macerata.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Su proposta della Mediterranea è stata prorogata fino a nuovo avviso, la validità delle seguenti tariffe locali:

a) Tariffa locale n. 417, piccola velocità, pel trasporto delle merci delle prime tre classi da Milano e località del Lago Maggiore, via Arona;

b) Tariffa locale n. 229, piccola velocità, pei trasporti di pietre coti, pietre molari e carbonato di calce;

c) Tariffa locale n. 221, piccola velocità, per le spedizioni a vagone completo di solfato di ferro;

d) Tariffa locale n. 204, piccola velocità pei trasporti di vini comuni, mosto, ecc.;

e) Tariffa locale n. 502, piccola velocità accelerata, per trasporti di agrumi a vagone completo;

f) Tariffa locale n. 220, piccola velocità, per i trasporti delle barbabietole;

2) Su proposta dell'Adriatica sono state ammesse le seguenti estensioni di tariffa:

a) Della tariffa locale n. 235, piccola velocità, ai trasporti di acido cloridrico e solforico in partenza da Torre dei Passeri;

b) Della tariffa locale n. 601, piccola velocità, ai trasporti di vetrerie in partenza dalla stazione di Borgo San Donnino;

c) Dalla tariffa locale n. 235, piccola velocità, ai trasporti di acido cloridrico e solforico in partenza dalla stazione di Calolzio;

3) Su proposta della Mediterranea sono state approvate le seguenti rinnovazioni di concessioni speciali per la durata di un anno:

a) Concessione accordata alla Ditta Augusto Colabucci per trasporti di calce da Segni-Paliano a Roma-Termini con estensione anche ai trasporti diretti a Roma-Trastevere, fermo restando il quantitativo minimo d'impegno di 3000 tonnellate;

b) Concessione accordata alla Ditta Iginio Colombo per trasporto di estratto di legno di castagno ed altri estratti tintoriali e concimanti a vagone completo da Mondovì a Modane ed a Genova-Brignole;

c) Concessione accordata alla Ditta Fratelli Waiss per trasporti a carro completo di canapa e stoppa da Santo Limbania a stazioni svizzere e germaniche;

d) Concessione accordata alla Ditta Luigi Turin e Comp. per trasporti di minerale disgregato di Barge, diretti al Genovesato ed a Milano;

e) Concessione accordata alla Ditta Angelo Sala per trasporto di cotoni greggi;

f) Concessione accordata alla Ditta A. Marchis per trasporti a carro completo di terra refrattaria, con talune modificazioni ai patti della precedente concessione;

4) Proposta dell'Adriatica di proroga per un altro anno;

a) Della concessione accordata alla Società anonima per le ferrovie di Reggio Emilia succeduta alla Ditta Padon e Semplicini per trasporti di vino comune, mosto ed uva pigiata in destinazione dell'Austria-Ungheria;

b) Della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Lacchin per trasporti di marmo in polvere grossolana e fine in scaglie, frantumi, ecc.;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione fino a tutto febbraio 1905 della concessione accordata alla Società Miniere Solfuree Trezza Romagna, per trasporto di zolfo in partenza dalle stazioni di Cesena e di Faenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Oneglia-Garessio. — Avant'ieri a Portomaurizio, si è radunato il Comitato della ferrovia dal Tanaro al mare al porto Umberto I, presieduto dal senatore ing. Borelli.

Fu deliberato di sciogliersi da ogni ulteriore rapporto col gruppo dei capitalisti inglesi, capitanati dall'ingegnere cav. Tzikos, e di far studiare un concreto progetto di ferrovia da Portomaurizio-Oneglia per le valli dell'Impero, dell'Aroscia e del Tanaro a Garessio, affidandone l'incarico alla Società italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Ferrovia Stazione Sala-Catanzaro. — Dopo i numerosi progetti andati a monte, per un tronco ferroviario che unisca Catanzaro città alla stazione Sala, l'ingegnere Strada ha ora compilato un nuovo progetto, da lui esposto in una conferenza tenuta testè presso la Camera di Commercio di Catanzaro, dimostrandone la innegabile superiorità sugli altri, specialmente dal lato tecnico.

Ferrovia Pavia-S. Angelo-Lodi-Cremona. — Si tenne in questi giorni presso il Municipio di Pavia un'adunanza per promuovere la costruzione di questa ferrovia.

Su proposta del comm. Barinetti, presidente della Deputazione Provinciale di Cremona, e del deputato Pozzi, fu approvata la relazione dell'ingegnere Laurino, e fu autorizzato il Comitato esecutivo ad aggregarsi altri per iniziare pratiche cogli enti governativi, affinchè il progetto entri nella fase esecutiva.

Ferrovia della Valle Caudina. — La Giunta Provinciale di Avellino, da cui dipendono i Comuni di Rotondi, Cervinara e San Martino V. C., ha approvato i sussidi relativamente votati dai singoli Consigli comunali dei tre paesi suddetti, da concedersi alla Società assuntrice di questa ferrovia.

Ferrovia Arona-Domodossola. — Sulla linea Arona-Domodossola, alla galleria Faraggiana, i lavori procedono con alacrità.

Dalla parte di Meina la perforazione della montagna è di m. 260, mentre verso Arona è di m. 630.

Non restano che m. 285 alla congiunzione della galleria, e, salvo accidenti imprevisti, verso i primi d'ottobre potrà avvenire l'incontro.

Ferrovia Biella-Gattinara-Vercelli. — La Giunta comunale di Vercelli il 19 corrente ha deliberato di riunire i rappresentanti del Comitato di questa ferrovia per dare esecuzione ai deliberati relativi alla compilazione del progetto definitivo per l'intiera linea.

Ferrovia Biella-Cossato-Novara. — L'ingegnere Chiaro, di Novara, che pel Comune di Novara sta eseguendo gli studi sul terreno per la compilazione del progetto della Biella-Cossato-Roasenda-Novara, ha quasi ultimato il suo lavoro, avendo compiuto il tratto da Novara a Vigliano, ed avendo già incominciato l'altro da Vigliano a Biella.

Ferrovia Lecce-Francavilla. — La costruzione della ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione a Nardò, alla quale fu concesso un sussidio di L. 7500 al km. per la durata di 70 anni, è stata assunta dalla Ditta francese di Parigi, signori Barras e C., la quale ne assumerà anche l'esercizio per il detto periodo.

I lavori di costruzione comincieranno nel mese di ottobre. La Società francese, assumendo questa linea, ha fatto un buon affare, poichè allacciando alla rete i principali centri importanti di quella fertile plaga, il movimento nei trasporti dei prodotti del suolo (olii, vini, mandorle, ecc.) sarà importante e rimunerativo pel capitale impiegato. Così il *Giornale dei LL. PP.*

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,586,082.88, con un aumento di lire 89,257.15 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1903 si ragguaglia a L. 70,394,121.47, e presenta un aumento di L. 3,358,071 08 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — La Società della tramvia Monza-Trezzo-Bergamo, avendo deliberato l'aumento del proprio capitale da L. 1,000,000 a L. 1,500,000 allo scopo di provvedere alla costruzione e all'esercizio del nuovo tronco di diramazione Monza-Lissone-Desio-Mombello-Saronno, procede ora alla emissione di nuove azioni, per le quali, fino a tutto luglio, è riservato agli antichi azionisti il diritto di opzione in ragione di una azione nuova per ogni due vecchie.

La sottoscrizione pubblica si aprirà poi il 1° agosto prossimo.

Tramvia Vicenza-Marostica. — In una recente seduta, il Consiglio comunale di Bassano udì la relazione delle proposte della Giunta relative alla compartecipazione nel consorzio per la tramvia Vicenza-Marostica.

Il Consiglio quindi, ad unanimità, stabilì di accordare alla Giunta la facoltà di concorrere nella spesa pel progetto e fare pratiche presso la Provincia perchè accordi il sussidio chilometrico anche pel tratto Marostica-Bassano.

Tramvia Alessandria-Valenza. — Con decreto firmato lunedì scorso, è stata autorizzata la costruzione e l'esercizio di una tramvia a vapore da Alessandria a Valenza.

Tramvia Casale-Pontestura-Monferrato. — A Casale, il 19 corrente, il Consiglio comunale deliberò di dare mandato al Sindaco per la nomina di una Commissione con l'incarico di riprendere gli studi già fatti per una linea tramviaria fra Casale, Pontestura e l'Alto Monferrato.

Rete tramviaria romana. — La Giunta municipale di Roma, nell'ultima sua seduta ha accolto varie domande della Società Romana per tramways per la trasformazione di alcune linee di omnibus in linee tramviarie mercè raccordi e prolungamenti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Giorni sono ebbe luogo il collaudo ufficiale della linea Chatel-St-Denis-Bulle-Montbovon, che si allaccierà in quest'ultima località alla linea Montreux-Oberland Bernese.

Però questa linea non è ancora completamente terminata. I cittadini di Bulle non avendo ancora saputo mettersi d'accordo circa l'ubicazione della loro stazione, la Compagnia si vide obbligata a costruire, per incominciare, i due tronchi estremi della linea, ossia quello di Chatel-St-Denis-Vaudens e quello di La Tour de Trême-Montbovon, lasciando in sospeso quello Vaudens-Bulle-La Tour de Trême.

Quindi fra alcuni giorni incomincierà il servizio regolare, ma limitato su questi due tronchi separati, in attesa di un accordo fra i Bullesi.

La ferrovia transiberiana. — Dai rapporti pubblicati intorno alla ferrovia transiberiana risulta che il tratto che deve fare il giro del lago Baikal, il solo cioè che rimane perchè la linea principale sia compiuta, potrà essere terminato alla fine del 1904.

L'intera linea, compresa la parte non ancora finita, costerà un miliardo e mezzo.

Concessioni di terreno sono state fatte a 611,494 immigranti, ed allo sviluppo della colonizzazione è stata destinata la somma di 120 milioni.

Per facilitare l'acquisto degli strumenti agricoli e dei semi, si sono stabiliti 29 depositi.

Si ha pure intenzione di sfruttare le ricchezze minerarie del paese; sono già state scoperte miniere di petrolio presso Sudjenka, nella Siberia centrale, e presso Tcheremkhovskoiè, nella provincia di Irkoutsk, e si cerca di scoprire miniere d'oro.

Le operazioni di scandaglio praticate nei fiumi Obi e Jennissei hanno stabilito che essi sono navigabili per i grandi legni fino a 1500 km. dalla foce.

Una ferrovia boreale. — Si è in questi giorni inaugurata nella regione del mondo meno frequentata, perchè meno accessibile — la regione artica — una ferrovia di circa 400 km. E' la linea svedese-norvegiana che allaccia il golfo di Bothnia coll'Oceano Atlantico, attraverso i paesi dei Lapponi.

Quando si pensi che questa linea si trova molto a nord dell'Islanda e della Groenlandia, della terra di Baffin e dello stretto di Behring, è facile immaginarsi gli ostacoli del suo impianto, le singolarità del suo servizio, il complesso di comodità che essa offre inoltre a chi vorrà, senza esiliarsi dal mondo, fare un soggiorno di studi nella regione polare.

Non è pertanto — lo si immagina facilmente — ad uno scopo disinteressato che questa linea boreale da Lulea al fyord di Lofoten è stata costruita. Da lungo tempo dei finanzieri e dei metallurgici inglesi erano stati colpiti dal profitto che si poteva trarre facendo venire negli alti forni del « Paese nero » l'eccellente minerale di ferro della Lapponia. Invece del grande commercio di Bilbao, attraverso la pericolosa « Bay of Biscaye », essi avevano sognato un servizio rapido di trasporto di minerali simile a quello che gli americani hanno stabilito già colla penisola di Malacca per « nourrir » senza interruzione la loro produzione di stagno.

Il progetto della linea lappone destò a suo tempo, in Inghilterra, l'interesse pubblico.

Ma è accaduto ciò che spesso si accompagna alle intraprese prematuramente ideate. Essa fallì per mancanza di costanza e di capitali. La linea, cominciata venti anni fa nel golfo di Bothnia, partendo dal porto di Lulea, dovette arrestarsi nel 1890 a Gullivara, vale a dire a mezza via. I touristi appassionati della Scandinavia conoscono molto bene Gullivara. E' là che ogni estate gli agenti di viaggio dirigono fra il 15 giugno e il 15 agosto tutti coloro che sono desiderosi di vedere il sole a mezzanotte.

Ma i Governi svedese e norvegiano avevano troppo interesse a vedere stabilita una comunicazione diretta fra i due mari da cui sono bagnati al nord, per non riprendere quel progetto abbandonato.

I due Governi erano maggiormente sollecitati ad intervenire, perchè la parte meno proficua della linea, quella che mette capo al golfo di Bothnia, bloccata per quattro mesi dai ghiacci, era già compiuta. La parte che restava a fare, terminando sul Gulf Stream, in un fyord libero tutto l'anno, e passando attraverso gli immensi campi di miniere di Luassavara, prometteva un gran numero di benefizi.

Nel 1892 si continuò quindi la linea Lulea-Gullivara e si affrettarono i lavori per portarla sino all'Atlantico, ciò che ora è stato compiuto. Il punto terminale norvegiano sull'Atlantico che era stato battezzato un po' presto, bisogna convenirne, col nome di Porto Vittoria dai promotori inglesi della ferrovia, si chiama ora Narwich.

I treni carichi di minerali giungono ora davanti le banchine. Ed è là che, in un avvenire prossimo, arriveranno da Parigi o da Berlino quelli che vorranno in pochi giorni fare un viaggio in Lapponia.

Notizie Diverse

Opere idrauliche. — Il direttore generale delle opere idrauliche, on. Tedesco, ha inviato la seguente circolare ai signori ingegneri-capi del Genio civile e, per conoscenza, ai signori ispettori, sulla difesa dei corsi d'acqua affidati alle cure dello Stato:

« Per provvedere in modi nuovi alle difese dei fiumi, varie proposte sono state presentate dai rispettivi inventori al Ministero, il quale non ha mancato di farne oggetto di esame.

« Non è però risultato che sia il caso d'invitare gli uffici del Genio civile a seguire uno piuttosto che un altro dei sistemi di difesa idraulica, o tanto meno ad adottare in modo speciale alcuno dei mezzi segnalati dai predetti inventori.

« Soggiungesi che in questi ultimi anni, essendo stati fatti degli esperimenti privati con una delle suaccennate invenzioni, questo Ministero, interessato a nominare una Commissione tecnica che esaminasse alcuni lavori eseguiti con tale sistema, aderì alla fatta richiesta.

« La Commissione ha adempiuto all'incarico, riferendo che non era il caso nè della proscrizione completa di quel sistema, nè del suo riconoscimento come il migliore di tutti; e che per i fiumi, la difesa dei quali è affidata a quest'Amministrazione, non si potessero dettar norme precise od impartire istruzioni per l'applicazione di quel sistema in confronto agli altri, convenendo invece di lasciare agli uffici del Genio civile la libertà di proporne e giustificarne l'applicazione quando vi trovassero la convenienza tecnica ed economica.

« Queste conclusioni, accolte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono confortate dal convincimento che gli ufficiali del Genio civile non mancano di applicare, nella compilazione ed attuazione dei progetti, le norme più utili secondo la loro scienza ed esperienza.

« E pertanto le conclusioni stesse sono pienamente accettate dal Ministero, il quale, pure encomiando i funzionari che seguono i progressi della scienza idraulica, lascia loro la più ampia libertà nella proposta dei sistemi per la difesa dei corsi d'acqua affidati alle cure dello Stato ».

La causa Società Romana Tramways e Società Cruto. — Si è pubblicata la sentenza della Corte d'appello di Terni nella causa, ad essa rinviata dalla Cassazione di Roma, fra la Società Romana Tramways-

Omnibus e la Società Cruto per la fornitura di accumulatori per tramvie.

La sentenza dichiara nullo il contratto avvenuto tra le due Società per la fornitura di accumulatori Pescetto, e condanna la Società Cruto a restituire alla Società Romana il prezzo degli accumulatori e il rimborso delle spese giudiziarie.

La tesi sulla nullità del contratto, pel fatto che gli accumulatori non rispondevano sostanzialmente a quanto era stato pattuito, venne dalla Corte accolta, e costituirà un importante precedente giuridico per le trattazioni commerciali.

L'altitudine delle stazioni ferroviarie svizzere. — La stazione più alta della Svizzera è quella del Mar di Ghiaccio, della strada ferrata della Jungfrau, che si trova ad un'altitudine di 3360 metri. Vengono poi le stazioni terminali delle linee del Gornergrat (metri 3020), del Rothorn di Brienz (2252), del Pilato (2076), della Schynnige-Platte (2070), del Beatenberg (1756), del Righi (1750), del Generoso (1639), dello Stanserhorn (1400), della Bienne-Macolin (900).

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Consiglio d'Amministrazione del 24 luglio). — Colla Ditta Francesco Tamburini, di Milano, per fornitura di n 400 copertoni per carri;

Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 6 piattaforme girevoli del diametro di m. 5.50;

Colla Cartiera Italiana, di Torino, per fornitura di 450,000 rotoli di carta per telegrafo;

Colla Società Michele Ansaldi e C., di Torino, per fornitura di 2000 tenditori completi per carri;

Colla Società suddetta, per fornitura di un tornio per ruote di tender; di due torni per ruote di veicoli e di due mole a smeriglio a trasmissione;

Colla Phoenix-Actien Gesellschaft für Bergban und Flüttenbetrieb, di Laar, per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tender;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per ricostruzione dei ponti ai km. 56.812.59 e 65.867.73 della Roma-Napoli, fra Segni e Sgurgola;

Colla Ditta Chiocci Polinice, di Cava dei Tirreni, per parziale ricostruzione del rivestimento in tratte saltuarie della galleria di Rutino (linea Battipaglia-Reggio).

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Congregazione di Carità di Teano — Caserta (3 agosto, ore 11, def.). — Appalto delle fabbriche di completamento dei nuovi locali dell'ospedale Monte dei Pegni ed Uffici amministrativi, per lire 22,128.87. Deposito provv. L. 800. Consegna lavori cinque mesi.

Municipio di Corigliano Calabro (3 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale che dalla provinciale Corigliano-Rossano adduce al cimitero di Corigliano, per L. 16,500. Consegna lavori 200 giorni. Deposito provvisorio L. 850.

R. Prefettura di Avellino (4 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un muro di controriva sulla sponda sinistra del torrente Cervaro, a difesa del tratto in frana presso il ponticello n. 41, del 5° tronco della strada naz. n. 54, denominata delle Puglie, dal miglio 52 al miglio 61, per complessive L. 24,500, di cui L. 20,912.86 a base d'asta, ivi comprese L. 800 per compensi a corpo. Cauzione provv. L. 300. Docum. 23 luglio.

Deputazione Provinciale di Aquila (5 agosto, ore 12, migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco della strada provinciale di serie n. 17 compreso fra il Piano dell'Orsa e l'abitato di Pacentro, di m. 7518.76, provv. agg. col ribasso del 7.85 0|0, e cioè per L. 236,013.65. Ultimaz. lavori tre anni. Dep. provv. L. 20,000.

R. Prefettura di Avellino (6 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e provviste pel consolidamento della frana presso il ponticello n. 93, lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 55, denominata Contursi Barletta, compreso fra il ponte Nerolella ed il Cimitero di Sant'Andrea di Conza, per complessive lire 25,300, di cui L. 2027.60 a base d'asta, ivi comprese L. 500 per compensi a corpo. Documenti 28 luglio. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Salerno (8 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei torrenti compresi nella bonifica dell'Agro Nocerino, in provincia di Salerno, per complessive L. 102,485. Cauzione provv. L. 7050. Consegna lavori 18 mesi.

Municipio di Trapani (8 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori di consolidamento e restauro della chiesa dell'Annunziata e del suo campanile, per L. 75,000. Dep. provv. L. 3500. Dep. spese L. 1400. Consegna mesi 18. Fatali 5 settembre, ore 12.

R. Prefettura di Siracusa (8 agosto, ore 15, unico def.). — Appalto della manutenzione, riparazione ed opere d'arte annesse al porto, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909, per L. 33,327. Deposito provv. L. 2000. Docum. 30 luglio.

R. Prefettura di Genova (10 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di parabordi in legno lungo le calate del porto mercantile di Spezia, per L. 10,580. Dep. provvisorio L. 1000. Docum. 31 luglio.

R. Prefettura di Udine (10 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di correzione della forte pendenza della strada nazionale Carnica n. 1, fra le progressive 40.812.36 e 41.082.64, in località Riva di Gravis, per L. 14,000. Dep. provv. L. 1000. Cauzione decimo. Ultimaz. lavori 90 giorni. Docum. sino al 3 agosto.

R. Prefettura di Rovigo (10 agosto, ore 10, a termini abbrev.). — Appalto della manutenzione quinquennale, dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1908, delle opere di difesa in verde lungo le quattro sezioni di Po del Circondario Idraulico di Rovigo, per L. 93,002. Dep. provv. L. 3800. Docum. 1° agosto. Consegna lavori cinque anni. Dep. spese L. 2000.

R. Prefettura di Cosenza (10 agosto, ore 10, def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di una casa cantoniera lungo la strada naz. n. 61, Silana da Cosenza Gradina, e precisamente in contrada Garga, presso la fine del chilometro 63, per L. 13,207 40. Cauzione provv. L. 1000. Consegna lav. 12 mesi. Docum. 31 luglio.

Ufficio Autonomo del Genio Militare di Padova e Milano (12 agosto, ore 10.30, unico def.). — Appalto dei lavori di rinnovazione del tetto e sistemazione interna dell'Officina fabbri n. 227 nell'Arsenale militare, per L. 15,000. Dep. provv. L. 1500. Ultimazione lavori 160 giorni. Docum. fino al 10 agosto, ore 17.

Direzione Genio Militare di Ancona (12 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Ancona, pel triennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per complessive L. 120,000. Cauz. L. 12,000. Docum. 8 agosto.

R. Prefettura di Catania (12 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di briglie a garanzia delle opere d'arte lungo il tronco dal bivio di Cesarò a Randazzo della strada nazionale n. 70, per L. 28,000.

Ministero Lavori Pubblici — Roma (12 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla ricostruzione e sistemazione a calata d'approdo del muro di sponda del Lungotevere degli Anguillara, in Roma, danneggiata dalla piena del 2 dicembre 1900, per complessive L. 435,000. Consegna lavori 2 anni. Docum. 4 agosto. Dep. provv. L. 20,000.

R. Prefettura di Venezia (13 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di scavo dei canali di grande navigazione, foci e bacini del Porto Laguna di Venezia, pel sessennio 1903-1909, per complessive L. 2,244,000. Documenti 3 agosto. Deposito provvisorio L. 90,000.

Deputazione Provinciale di Genova (13 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del passaggio sul torrente Migliarese presso l'abitato di Busalla, di m. 239.71, per lire 26,601.83. Dep. provv. L. 1400. Ultimazione lavori 8 mesi. Documenti sino 4 agosto.

R. Prefettura di Cosenza (17 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di prima serie n. 8 San Giovanni in Fiore

Cariati, compreso fra la Sella Scifo in provincia di Cosenza, di metri 9529.12, per complessive L. 801,450. Dep. provv. L. 40,000.

R. Prefettura di Trapani (18 agosto, ore 10, def.). — Appalto **dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un molo a difesa** del porto di Trapani, della lunghezza a pelo d'acque medie di m. 250, da intestarsi all'isola della Colombaia con direzione N. N.-O. a S. S.-E., provv. agg. col ribasso del 5 0[0 su L. 868,230, e cioè per L. 824,818.50. Consegna lavori cinque anni. Docum. 10 agosto. Dep. provv. L. 50,000.

R. Prefettura di Torino (18 agosto, ore 10, unico def.). — Ap**palto dei lavori di deviazione** del tratto della strada nazionale n. 22 del Gran San Bernardo, ora attraversante l'abitato di Etroubles, della lunghezza di m. 447.26, per L. 34,000. Consegna lavori otto mesi. Documenti 10 agosto, ore 16. Dep. provv. L. 2200.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (3 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di legno acero bianco, frassino, noce ed olmo, per complessive L. 73,845.60, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Cauzione provv. L. 7390. Risultati d'asta 7 agosto, ore 12.

Municipio di Alessandria (3 agosto, ore 11). — Fornitura del carbone coke occorrente per uso degli uffici e stabilimenti di quel Municipio da lui dipendenti, dal 1° settembre 1903 al 31 agosto 1904, in quintali 1700. Dep. provv. L. 200. Cauz. L. 1000. Fatali 18 agosto, ore 12.

Direzione Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano (4 agosto). — Fornitura di due gru a ponte scorrevole destinate alle Officine dei Granili in Napoli.

Direzione Generale Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (10 agosto, ore 10). — Fornitura di olio di lino naturale, per L. 78,100. Dep. provv. L. 7810. Fatali 31 agosto, ore 12.

Direzione Generale degli Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (11 agosto, ore 10). — Costruzione e fornitura alla R. Marina nel R. Arsenale di Taranto di oggetti di bronzo e di ottone lavorati, per complessive L. 50,000. Istanze 25 luglio. Deposito provv. L. 5000. Risultati d'asta 17 agosto, ore 11. Fatali 7 settembre, ore 12. Dep. spese L. 1300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 18	Luglio 25
Azioni Ferrovie Biella	L. 546	546
» » Mediterranee	» 477.50	477
» » Meridionali	» 694.50	693.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 427	427
» » » (2ª »)	» 402	402
» » Secondarie Sarde	» 252	252
» » Sicule	» 672	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 355	354.75
» » Cuneo 3 0[0	» 370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 507.50	508
» » Meridionali	» 354.50	354.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss. »	319	319
» » Sarde, serie *A*	» 355.50	355
» » » serie *B*	» 355.50	355
» » » 1879	» 355.50	355
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde	» 509.50	509.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 513	513
» » Tirreno	» 512	512
» » Vittorio Emanuele	» 375	375

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19ª Decade — dal 1° al 10 Luglio 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,292,419.93	67.922.28	413,412 43	1,526,175.98	18,330.48	3,318,261.10	4,809.00
1902	1,289,621.73	62,360.55	407,355.73	1,453,532.32	17,644.22	3,230,514.55	4,809.00
Differenze nel **1903**	+ 2,798.20	+ 5,561.73	+ 6,056.70	+ 72,643.66	+ 686.26	+ 87,746.55	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	24,886,330.56	1,261,827.67	7,658,691.15	31,114,017.17	269,881.85	65,190,748.40	4,809.00
1902	23,380,643 52	1,209,386.92	7,376,644.33	29,828,087.60	261,839.70	62,056,602.07	4,309.00
Differenze nel **1903**	+ 1,505,687.04	+ 52,440.75	+ 282,046.82	+ 1,285,929.57	+ 8,042.15	+ 3,134,146.83	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	102,077.19	3,319.88	29,355.52	131,643.47	1,425.72	267,821.78	1,546.33
1902	101,856.18	3,041.18	28,878.72	131,044.50	1,490.60	266,311.18	1,546.33
Differenze nel **1903**	+ 221.01	+ 278.70	+ 476.80	+ 598.97	— 64.88	+ 1,510.60	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	1,686,756.78	36,987.81	514,250.17	2,936,353.65	29,024.66	5,203,373.07	1,546.33
1902	1,614,861.66	37,321.93	491,412.94	2,808,199.17	27,652.62	4,979,448.32	1,546.33
Differenze nel **1903**	+ 71,895.12	— 334.12	+ 22,837.23	+ 128,154.48	+ 1,372.04	+ 223,924.75	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
612.45	597.21	+ 15.24	12,022.23	11,448.72	+ 573.51

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	184 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe (Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.)		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.			↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
		↓			(F) W.R.			
Boulogne Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	↓
Dijon Arr.	12 19 p.	1 38 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.	↓	6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32		—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	-	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	Arrivo a Brindisi la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.	↓	5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.	↓			7 10 p.	↓	
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.		↓		12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.	↓			12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —	↓	3 5 p.		5 15 p.	↓	3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pontoni Dirett. proprietario

ANNO XXXVI. Sabato, 1° Agosto 1903. NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

I RISULTATI FINANZIARI
DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

È veramente rimarchevole e degna di lode la tenace pazienza con la quale l'on. Saporito si è adoperato a sollevare i veli che coprivano i guai dell'esercizio delle ferrovie italiane. Quando si hanno delle piaghe cancrenose bisogna imitare il chirurgo che mette tutto a nudo e adopera freddamente il coltello e il nitrato d'argento.

Ma, a mio giudizio, l'on. Saporito dà troppa importanza a piccole circostanze e a piccole cause, quasi che fosse possibile che effetti grandiosi sieno partoriti da piccole cause; non è abbastanza severo nel giudicare la politica economica e ferroviaria del Governo italiano, non è abbastanza imparziale nel giudicare i rapporti fra il Governo e le Società esercenti.

L'on. Saporito si lagna che la Commissione Reale non abbia potuto avere a sua disposizione tutti i documenti che sarebbero stati necessari. Ed io, che di documenti non ne ho quasi affatto, dovrei astenermi dall'entrare in questo delicatissimo argomento. Ma a me pare di far cosa buona col riportare qui, senza alcuna pretesa, impressioni che ho provate e giudizi che ho portato quando gli avvenimenti si sono svolti, ben felice se altri mi vorrà contraddire, ben felice di modificare o anche ritirare i miei giudizi, se altri mi dimostrerà che sono caduto in errore.

* * *

L'on. Saporito lamenta amaramente che l'erario dello Stato non ricavi dall'esercizio delle ferrovie che una somma piccolissima che egli calcola al netto in circa 46 milioni all'anno. E questa somma non rappresenta che appena l'uno per cento dell'enorme capitale speso dall'Italia nei riscatti e nelle costruzioni delle ferrovie, capitale che si è dovuto prendere in imprestito a tasso molto elevato, e che grava sull'erario per una somma molto elevata, più elevata notevolmente di quello che dice l'on. Saporito.

E questo anormale e grave stato di cose è reso anche più triste dal confronto che si fa con altri paesi, nei quali lo Stato non solo ricava dall'esercizio ferroviario un interesse annuo molto maggiore, ma provvede ancora più o meno all'ammortamento del capitale.

E quali sono le cause di tanta e così grave iattura?

L'on. Saporito si limita ad additarne una sola, e dice che le Società esercenti si sono destreggiate a portare a carico dei fondi di riserva, e per essi a carico dello Stato, molti lavori che a rigore avrebbero dovuto andare a carico della manutenzione ordinaria o straordinaria, e per essa a carico delle Società.

È cosa ben naturale ed umana che nei casi dubbii le Società abbiano cercato di fare i loro interessi, e dirò francamente che a me consta che realmente è avvenuto che in alcuni di questi casi dubbii le Società sono riuscite a far prevalere nel loro interesse, non ostante l'opposizione più o meno vivace del Regio Ispettorato, la loro interpretazione delle clausole contrattuali. Ma a me consta pure di altri casi egualmente dubbii nei quali le Società, per diverse ragioni, si sono adattate all'interpretazione data dal Regio Ispettorato, ed hanno eseguito i lavori a tutte loro spese.

In questi casi dubbii sarebbe stato equo di venire ad accordi amichevoli, e fare i lavori a spese comuni. Ma tutti sappiamo che col Governo questi accordi sono quasi impossibili, e quindi si comprendono le discussioni e i dissensi.

Ma senza entrare in merito e volendo concedere all'onorevole Saporito che le Società esercenti sieno state più avvedute o più fortunate del Regio Ispettorato, non si può portare come aggravio dell'erario dello Stato che la sola differenza dei due casi da me rilevati, ed ognuno vede che questa differenza diventa una cosa di tanto poca importanza, che può essere trascurata.

Ridotta così ai suoi veri termini questa causa alla quale l'on. Saporito, e molti altri, hanno dato un'importanza molto esagerata, vediamo di stabilire quali sieno le cause dello stato veramente anormale che ora si lamenta.

L'on. Saporito rileva le molte contraddizioni nelle quali è caduta la politica ferroviaria dell'Italia, ma io vado molto più in là, e credo di dover affermare che tutta la politica economica e ferroviaria dell'Italia, non solo è stata contradditoria, ma disastrosa, e che gli errori commessi sono la vera causa dei mali che ora si lamentano.

Si cominciò col fare il riscatto della rete Calabro-Sicula perchè la Società Vittorio Emanuele non era in grado di far fronte alla crisi economica. Poi si venne al riscatto della Romana e finalmente al riscatto della rete dell'Alta Italia col pretesto di sottrarre l'Italia alla tirannia del capitale estero.

Non discuto questi riscatti, ma mi limito a notare che per fare questi riscatti il Governo italiano dovette ricorrere al credito, contraendo dei debiti a condizioni onerose.

Ma noto ancora che nel 1876, venuto al potere il Depretis, si trovò costretto dai suoi precedenti ad abolire la tassa del macinato, e per provvedere ai bisogni dell'erario, dovette aggravare le tasse doganali, inaugurando una politica protezionista.

Si comprende che con le nuove barriere doganali si chiudevano, almeno per metà, i valichi alpini che erano stati aperti con tanti sacrifizi di denaro e di studio, e si comprende che si dimezzava tutto il traffico internazionale delle nostre ferrovie. E il più elementare buon senso suggerisce che se veramente si voleva fare una politica protezionista, si doveva sospendere il riscatto della rete dell'Alta Italia, e attendere gli effetti della nuova politica per ottenere il riscatto a migliori condizioni; o se si voleva fare il riscatto, e allora si doveva rinunziare al protezionismo per non subire gli inevitabili ribassi di traffico su di una rete che si pagava a caro prezzo.

Ma vennero altri errori. Il Governo, deciso a fare esercitare le ferrovie da Società private, si trovava impreparato, e così si arrivò al 1° luglio 1885 con un ibrido servizio di Stato. Tutto andò avanti in modo provvisorio, trascurando tutte le spese anche le più necessarie, e portando le linee a tale stato di rovina da compromettere il servizio.

Qual meraviglia se, dopo questi precedenti, si dovettero fare ingenti spese per mettere le nostre ferrovie in regolare stato di esercizio?

Qual meraviglia se il traffico, invece di aumentare, secondo le speranze ottimiste del Governo e delle Società esercenti, sia rimasto stazionario per molti anni?

Ma qui non finiscono gli errori del Governo italiano.

Infatti venne la inconsulta ed esagerata legge del 1879, che ordinava la costruzione di 6000 chilometri di nuove linee.

Non voglio commettere esagerazioni a mia volta, e non dico che si debbano costruire le nuove ferrovie ispirandosi soltanto a considerazioni economiche, ammetto anzi che si debba tener conto delle considerazioni politiche e che queste qualche volta debbano essere prevalenti. Ma nel 1879, nè nella Relazione ministeriale, nè nella lunga discussione avvenuta nel Parlamento, vi fu una sola parola che accennasse a considerazioni economiche. Tutti i criteri per determinare la costruzione di una linea si limitarono alle distanze, alle popolazioni e a distribuire le linee in modo sensibilmente uniforme per ogni regione, e tutto lo studio si limitò a tracciare delle linee rosse sulla carta geografica.

Le conseguenze di questo cumulo di errori non tardarono a farsi sentire. Dei 6000 chilometri della legge del 1879, in vent'anni se ne costruirono 5000, i quali in media costarono circa tre volte tanto delle somme preventivate, ma quello che è ancora più grave è che si ebbero delle linee che, sebbene abbiano costato dei prezzi favolosi, non dànno tanto traffico da coprire le spese vive dell'esercizio.

E secondo il solito, il Governo italiano per provvedere a tutte queste enormi spese, ricorse al credito contraendo debiti a condizioni onerose, e, come i figli di famiglia, ricorse perfino al ripiego di dilazionare i pagamenti agli impresari.

E dopo tutto ciò vi può essere ancora qualcheduno che si meravigli che le ferrovie sieno state un disastro finanziario pel Governo italiano? La sola meraviglia possibile è che il disastro non sia stato ancora più grave, e non abbia portato maggiori rovine.

* * *

Ma il Governo italiano vedendo il poco profitto che ricavava dall'esercizio ferroviario, e stretto dai bisogni dell'erario, ricorse all'espediente di imporre delle tasse speciali sui trasporti ferroviari.

Ed è cosa molto strana che si domandino da tutti dei ribassi sulle tariffe ferroviarie, e che lo stesso Governo si faccia promotore di tariffe a perdita che vanno a carico diretto del bilancio dello Stato, e che nessuno pensi ad abolire o almeno ad alleggerire queste tasse che pure in molti casi riescono gravosissime.

E anche l'on. Saporito, che molto saggiamente ammonisce che bisogna essere molto prudenti nel fare ribassi di tariffe, pur tuttavia propone dei ribassi sulle tariffe dei viaggiatori, senza pensare che il più semplice e il migliore dei ribassi sarebbe la soppressione delle tasse, che da sola porterebbe una riduzione del 15 0|0 e che senz'altro porterebbe un grande aumento nei piccoli viaggi.

Ma a parte tutto ciò, devo notare che queste tasse sono state la causa per la quale sono nate le tramvie parallele alle ferrovie, e che se si fosse studiato con molta cura il problema di stabilire nelle vicinanze dei grandi centri di popolazione un buon servizio locale, si sarebbe evitato questo grande spreco di capitali e questa concorrenza alle ferrovie.

L'on. Saporito calcola che queste tasse ferroviarie diano allo Stato un prodotto annuo di 70 milioni. Ma io credo che egli cada in un equivoco, comprendendo anche le altre tasse che sotto tanti nomi pagano le Società esercenti allo Stato.

Ma comunque, anche le sole tasse sui trasporti ammonteranno sempre ad una cinquantina di milioni, e da ciò ne viene che quello che ricava lo Stato dal servizio ferroviario è più che doppio di quello che è stato detto.

* * *

L'on. Saporito insiste replicate volte sul fatto che mentre lo Stato non ha ritratto dall'esercizio ferroviario che un utile molto meschino, invece le Società esercenti hanno ritratto un utile molto lauto e notevolmente superiore a quello che ritraggono i portatori delle cartelle del Debito pubblico.

E qui, a mio giudizio, l'on. Saporito cade in apprezzamenti poco esatti, che credo necessario di rettificare.

In primo luogo, osservo che in tutti i paesi i valori di Stato, che sono quelli che presentano rischi minori, dànno un reddito minore degli altri valori, ed è cosa naturale che il reddito sia progressivamente maggiore quanto maggiore è il rischio industriale.

Ma dopo questa osservazione generale, veniamo ad esaminare la questione più da vicino, e per amore di brevità restringiamoci a considerare soltanto la Società Mediterranea.

A pag. 362 della Relazione dell'on. Saporito, trovo che per la Mediterranea il coefficiente medio d'esercizio, ossia la media del rapporto fra le spese d'esercizio ed il prodotto lordo totale, è stato del 66.80 0|0. E siccome la Mediterranea percepisce per sua rimunerazione una quota del 62.50 0|0 del prodotto iniziale e una quota del 56 0|0 sul prodotto ultra-iniziale, e in media una quota approssimativa del 61 0|0, così ne viene per necessaria conseguenza che in media il bilancio dell'esercizio è stato in *deficit* del 5.80 0|0 del prodotto lordo totale.

Dunque bisogna necessariamente ammettere che i bilanci d'esercizio della Mediterranea, per tutto il periodo considerato dall'on. Saporito, non solo sono stati cattivi, ma sono stati assolutamente disastrosi. E noto ancora che se al periodo considerato dall'on. Saporito si aggiungessero questi ultimi anni, la perdita sarebbe anche più accentuata.

Ma, si dice, la Mediterranea ha avuto altri proventi, e ciò è tanto vero che essa ha potuto distribuire in media ai suoi azionisti un dividendo del 5.15 0|0 sul capitale versato. E questo è il segreto di Pulcinella, poichè tutti sanno che la Mediterranea fin dal 1888 ha assunto la costruzione

di linee nuove, e che da questa costruzione ha saputo ritrarre dei quadagni considerevoli.

Ma questi guadagni, che sono stati la provvidenza per gli azionisti della Mediterranea, non hanno nulla da vedere col bilancio dell'esercizio, e potevano benissimo mancare per due ragioni.

La prima è che la concessione di queste costruzioni poteva benissimo mancare. Il Governo ha creduto di fare il suo interesse col concedere la costruzione di alcune linee alla Mediterranea, spaventato dei deplorevoli risultati ottenuti dalle costruzioni eseguite per suo conto diretto. Ma poteva benissimo non rivolgersi alla Mediterranea e concedere la costruzione ad altri.

La seconda è che i lavori di costruzione contengono sempre dei gravi rischi e poteva benissimo avvenire che la Mediterranea, invece di trovar guadagni, avesse trovate delle delusioni.

E l'esempio di queste delusioni non fa bisogno di andarlo a cercare molto lontano e possiamo trovarlo restando nell'àmbito delle relazioni fra il Governo e la Società Mediterranea. E citerò la concessione della costruzione della linea Santhià-Romagnano-Arona, per la quale è generale l'opinione nel mondo dei ferrovieri che sarà un miracolo se la Mediterranea arriverà a compire la costruzione senza subire delle vere perdite.

Dunque, tornando da capo, la Società Mediterranea ha creduto di tentare il rischio delle costruzioni, ed è stata tanto avveduta o tanto fortunata da realizzare dei benefizi, che sono andati a favore degli azionisti. E che cosa vi può essere di anormale in ciò, che cosa vi può essere da formare oggetto di rimprovero alla Mediterranea?

Capirei che si facessero osservazioni quando la concessione delle costruzioni fosse un atto di favore da parte del Governo. Ma proporzionalmente le linee costruite dalle Società sono riuscite assai meno onerose al Governo di quelle costruite per suo conto diretto, e di più il Governo ha evitate le noie e le spese dei lavori complementari.

In conclusione, e parlando dal solo punto di vista dell'interesse dell'erario, credo di poter dire che sarebbe stato desiderabile che il Governo avesse costruito qualche linea di meno per suo conto diretto ed avesse concesso qualche linea di più alle Società esercenti. Il Governo avrebbe risparmiato parecchi milioni che ora rimpiange; e se le Società avessero guadagnato qualche cosa di più di quello che hanno guadagnato, non solo non vi sarebbe stato alcun male, ma vi sarebbe stato un benefizio per l'economia generale del Paese.

*
* *

Un'ultima osservazione e finisco quest'articolo, che è già diventato troppo lungo.

L'on. Saporito osserva, sempre limitando il mio regionamento alla Mediterranea, che se agli azionisti, oltre al dividendo annuale loro distribuito, fosse anche stato distribuito il fondo di riserva, il loro dividendo medio sarebbe cresciuto dal 5.15 al 5.63 0|0, ed il fatto che l'on. Saporito considera il fondo di riserva come un'attività degli azionisti, m'induce a credere che egli non si sia reso conto dell'indole e dello scopo dei fondi di riserva che sono prescritti dalle leggi alle Società anonime.

Lo scopo dei fondi di riserva è di garantire l'integrità del capitale sociale quando avvenga la liquidazione delle Società, e fino a quell'epoca il fondo di riserva deve essere considerato non come un'attività, ma come una spesa.

Certamente, avvenendo la liquidazione, se questa è tanto favorevole da far sortire integro tutto il capitale sociale, evidentemente anche il fondo di riserva diventa un'attività per gli azionisti. Ma nel caso nostro chi potrebbe garantire che, allo scadere delle convenzioni, le Società esercenti possano consegnare al Governo e le linee ed il materiale mobile così alla buona, senza che siano domandati dal Governo dei pagamenti per mille ragioni diverse?

Creda pure l'on. Saporito che se egli potesse garantire agli azionisti delle Società esercenti che nel 1905 il Governo accetterà alla buona la consegna delle linee senza domandare alcun pagamento, essi gli sarebbero molto riconoscenti e si sottoporrebbero anche ben volentieri al pagamento della tassa di ricchezza mobile, della quale l'onorevole Saporito vorrebbe gravarli senza ragione.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 14 maggio 1903

(*Continuazione e fine — V. N. 29*).

Resultanza attiva	L.	1,697,249.21
Prelievi statutari: 6 0|0 alla riserva ordinaria lire 101,834.95; 5 0|0 assegnato: per 3|4 al Consiglio d'Amministraz. L. 63,646.85; e per 1|4 ai capi servizio L. 21,215 61; maggior somma occorrente a completare l'assegno minimo fissato a favore del Consiglio d'Amministrazione dall'assemblea del 10 giugno 1871 L. 58,342.47; rimborso ai portatori di azioni nominative della minor tassa di circolazione pagata per loro conto (Legge 23 gennaio 1902, N. 25, allegato C, art. 12) L. 1,157.40	»	246,197.28
Rimangono nette	L.	1,451,051.93
Vi proponiamo pertanto di prelevare da questa somma	»	1,449,000.00
da corrispondersi in ragione di L. 3.45 a ciascuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione; e di portare la rimanente somma di . . .	»	2,051.93

in aumento del patrimonio privato della Società.

Signori,

Abbiamo l'onore:

1) di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte:

a) l'Assemblea generale degli azionisti approva la relazione e l'operato del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1903, i conti del 1902, e fissa in L. 5 il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

b) l'Assemblea generale degli azionisti ratifica l'atto stipulato il 28 aprile 1903, mediante il quale fu stabilita, d'accordo col Governo, la cessazione delle vigenti Convenzioni per l'esercizio della rete Adriatica al 30 giugno 1905;

2) di invitarvi ad eleggere sette Consiglieri d'Amministrazione in luogo dei signori Decio comm. avv. Innocente, Lancia di Brolo march. Corrado, Papadopoli conte Niccolò, Parodi comm. Giacomo, Pisa Giuseppe, Spinelli commendatore Luigi, Strozzi duca Leone, uscenti di carica per turno e rieleggibili;

3) di invitarvi, giusta le disposizioni dell'art. 183 del Codice di Commercio e dell'art. 32, § 1 degli Statuti sociali, a nominare tre Sindaci e due supplenti, ed a confermare in L. 2000 per ognuno dei Sindaci effettivi la retribuzione annua prevista dall'art. 154 del detto Codice.

Relazione dei Sindaci sul Bilancio al 31 dicembre 1902.

Signori,

L'esame del Bilancio dell'anno 1902, fa fede che pochi rilievi di fatto soccorrono in merito alla situazione patrimoniale.

Patrimonio sociale. — L'aumento di L. 1,127,129.58 nel valore delle *Costruzioni* è dovuto al completamento della linea Isernia-Campobasso ed al definitivo assetto delle linee Valtellinesi a trazione elettrica, il di cui pratico risultato abilita a trarre favorevoli auspici per l'esercizio futuro.

La restante attività non presenta varianti degne di speciale rimarco, eccezion fatta per gli *Approvvigionamenti*, cresciuti di L. 18,676,916 56 in confronto del loro importo alla fine 1901, e per i *Debitori diversi* diminuiti di 5,159,409.96 di lire.

La prima eccedenza trova la sua ragione d'essere nell'acquisto di nuovi rotabili per la concorrente di lire 16,129,440.27, a seguito eziandio degli accordi all'uopo interceduti col R. Governo, e nella maggior dotazione di L. 2,858,090.09 nei materiali relativi ai *Fondi speciali* di competenza dello Stato.

La diminuzione poi dei *Debitori diversi* non esercita influenza alcuna, essendo fronteggiata da corrispondente accrescimento nel complesso del contante in Cassa o presso i Banchieri.

Nè, a sua volta, il passivo dell'azienda offre materia di peculiari considerazioni; imperocchè, mantenendosi invariato nei rispetti del capitale azionario e dell'ammontare dei Prestiti sociali, salva l'annua quota del loro ammortizzo, appare, in corrispondenza all'accrescimento verificatosi nella parte attiva, elevato di L. 10,910,720.85 alla categoria dei *Creditori* e di L. 5,416,750.63 nel debito verso dell'*Amministrazione dello Stato*.

Senza occuparsi di quest'ultimo divario, che ripete la sua origine dallo svolgimento dei rapporti di varia natura e specie della Società col Governo, nei riguardi dell'armamento, del materiale e dei fondi di riserva, giova rilevare, che l'aggravio di circa 11 milioni risiede, quasi esclusivamente, nelle maggiori accettazioni cambiarie richieste dall'operazione finanziaria conclusa per fare luogo alla convenuta fornitura di rotabili, in base alla Legge 25 febbraio 1900.

Il complesso delle esposte cose accerta, però, l'indiscutibile miglioria patrimoniale; imperocchè alla erogazione di circa 20 milioni negli ulteriori diversi approvvigionamenti e nei lavori stradali corrisponde l'unico definitivo aumento di 16 milioni nell'avere altrui. Frutto questo del più favorevole prodotto dell'annata testè decorsa.

Esercizio. — Proficuo, invero, è riuscito al Bilancio del 1902 il movimento del traffico, accentuatosi in quel periodo e che, perseverando nell'esercizio corrente, dimostra trattarsi, non già di fenomeno accidentale e transeunto, ma di fatto costante dovuto allo sviluppo delle industrie ed alle migliorate condizioni economiche del paese.

La prova sgorga luminosa dal fatto, che all'aumento di introito di complessive L. 8,503,199.30, liquidato durante il 1902 nella rete principale ed in quella complementare, in confronto del 1901, principalmente concorsero gli abbuonamenti ed i trasporti di merci a piccola velocità. Indici entrambi degli sviluppati rapporti di persone e di scambi.

Come rileverete dal Bilancio, il prodotto lordo dell'annata è asceso a L. 128,987,227.82 per le linee principali, ed a L. 10,550,097.22 per le altre costituenti la rete complementare. Ond'è che, dopo fatti i prelievi voluti dalla convenzione 29 novembre 1899, spettano alla Società, pel riparto stabilito dal contratto di esercizio, L. 77,811,522.37 sul primo importo e L. 5,275,048.61 sul secondo, determinandosi così la relativa maggiore entrata di L. 3,785,224.42 e di L. 311,346.42 sulle corrispondenti cifre del Bilancio 1901.

I proventi in rimborso di spesa ed il compenso complementare si vantaggiarono poi di totali L. 286,793.25, verificandosi, invece, una sensibile diminuzione nei proventi eventuali.

Ma questo minor provento di L. 747,684.72 non è, per altro, suscettibile di ingenerare seria preoccupazione, essendo imputabile, dall'una parte a contingenze attive di carattere affatto eccezionale, quasi estranee al vero e proprio esercizio dell'industria e straordinariamente accertate nel 1901, e dall'altra parte al giusto e severo proposito di avvicinare l'importo di taluni crediti sociali alla vera espressione della presunta loro realizzabilità.

Oltre che dell'incremento negli introiti, l'azienda ha usufruito di un notevole minor dispendio, che sarebbe riuscito assai più sensibile, se non si avesse dovuto provvedere all'onere derivante dal migliore trattamento accordato al personale.

Ed infatti, se il più intenso traffico ha aggravato di L. 908,384.28 e di L. 617,347.55 le spese e le indennità afficienti al *Movimento* ed alla *Manutenzione linee*, si è verificato però il risparmio di L. 1,843,312.80 nel servizio della *Trazione* e di L. 1,110,560.10 in quello del *Materiale mobile*.

Al quale proposito il Collegio non dimentica, per certo, che l'impellente necessità di fare il massimo uso possibile dei rotabili, per meglio corrispondere alle incalzanti richieste del commercio, ed il rilevante quantitativo di nuovi mezzi di trasporto entrati in servizio, hanno importato un minor ricorso ai riattamenti di rilievo.

Ma deve altresì riconoscere che la più saliente economia (oltre 2 milioni e 600 mila lire) fu accertata nel consumo del combustibile, il di cui prezzo, già assai diminuito in confronto del precedente costo, tende a ricondursi agli antichi bassi limiti.

La totalità dei profitti in	L.	92,523,104.89
raffrontata col definitivo ammontare delle spese di esercizio in	»	92,541,668.07
determina la deficienza industriale di	L.	18,563.18
Ma, siccome il conto del 1901 si chiudeva col disavanzo di	»	4,831,660.54
così esiste a pro del Bilancio 1902 il vantaggio di ben	L.	4,813,097.36
dovuto alla superiore entrata di . .	L.	3,515,809.32
ed al minor esito di	»	1,297,288.04
	L.	4,813,097.36

Ci compiaciamo di segnalare alla attenzione vostra siffatta risultanza, tanto più apprezzabile in quanto che, oltre a costituire la esclusiva ed immediata conseguenza dell'esercizio, non concorrendo i già mentovati eventuali proventi straordinari del 1901, rende solenne testimonianza della sollecitudine e delle cure riposte dalla spettabile Amministrazione.

Liquidazione generale. — Passando, dopo ciò, a trattare della finale liquidazione, emerge di subito il beneficio di L. 203,607.40 risentito dalla scomparsa dell'aggio sui pagamenti soliti a farsi all'estero; vantaggio, però, assorbito, ed anzi ecceduto, tanto dalle L. 322,778.18 di maggiore imposta di ricchezza mobile sul reddito industriale, dovuta al metodo di ritardata tassazione vigente per le Società anonime, quanto dalle L. 162,300.78 occorse in più nell'Amministrazione Centrale, e dipendenti, pur esse, in gran parte almeno, da ulteriori oneri fiscali.

Le entrate patrimoniali del 1902 collimano con quelle del 1901, colla sola avvertenza che il finale accertamento dell'utile nella costruzione della linea Isernia-Campobasso non ha permesso di stanziare a profitto del presente esercizio somma maggiore delle L. 1,700,000, atteso il prelievo fatto di L. 2,450,000 a beneficio del Bilancio precedente.

Malgrado questa decurtazione l'utile sociale si eleverebbe a	L.	49,638,174.04
meno gli oneri in . . .	»	44,216,709.75
ovvero a	L.	5,421,464.29

riducibili delle L. 18,563.18 di disavanzo industriale.

Ma l'on. Consiglio, adottando la proposta della spettabile Direzione Generale, avvisava di profittare dell'importante reliquato attivo, come sopra determinato, per devolvere L. 1,200, a parziale copertura della deficienza Cassa

Pensioni e per ammortizzare, di un tratto, le residue conseguenze passive (L. 2,505,651.90) del disastro di Castel Giubileo.

E, per quanto si potesse ragionevolmente ammettere la graduale imputazione loro in una serie di esercizi avvenire, versandosi in tema di circostanza del tutto anormale e straordinaria, pur tuttavia il Collegio dei Sindaci ha fatto plauso alla prudente ed ocuiata deliberazione, siccome quella che ringagliardiva l'azienda e migliorava i futuri Bilanci col liberarli da peso non lieve.

Pertanto il beneficio netto dell'esercizio della Rete Adriatica, ridotto delle suddescritte L. 3,705,651.90. si residua a L. 1,697,249.21, che, assieme al prodotto del capitale di esclusiva proprietà vostra, accertato in L. 746,951.46, permette un dividendo di L. 5 per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento circolanti.

E poichè, ai sensi del fin qui detto, il Bilancio, oltre a fedelmente rispecchiarsi nei registri e carte contabili, è informato a rigorosi criteri di prudenza amministrativa, non esitiamo a raccomandarvene la piena approvazione.

Signori,

Questioni diverse e Convenzioni. — Delineate così, a brevi tratti, le precipue risultanze del Bilancio e del conto di rendite e spese, non dobbiamo dimenticare le molteplici e gravi questioni risolute nell'anno testè decorso.

Invero l'on. Consiglio vi intratterrà, certamente, tra l'altro, sull'ordinamento del personale andato in vigore col 1° del gennaio ultimo, e vi parlerà dei giudicati della Suprema Corte regolatrice di Roma, in virtù dei quali si proclamava la incompetenza dell'Autorità Giudiziaria a conoscere la pretesa inosservanza dell'art. 103 del Capitolato di esercizio e si annullava la pronuncia della 4ª Sezione del Consiglio di Stato, confermativa dell'onere imposto dal R. Governo, a pro delle Casse di Previdenza, in misura superiore ai contributi contrattuali.

Ora, per quanto il Collegio dei Sindaci non intenda di entrare in dettagli a tale riguardo, siccome campo riservato allo spettabile Consiglio, non può tacere tuttavia, che, nel mentre le suddescritte sentenze hanno reso omaggio al buon diritto della Società (immediata conseguenza della zelante ed intelligente opera dell'on. Direzione Generale)), fanno fede di un disagevole stato di cose, di un turbato equilibrio nella situazione contrattuale. E le difficoltà si vanno aumentando, tanto per effetto di provvidenze, forse non del tutto adeguate alle cresciute esigenze del traffico, quanto, ed ancor più a seguito di fatti, specialmente svoltisi nel 1902, ed i quali, pur derivando da aspirazioni e desideri comprensibili, minacciano di determinare, nelle ultime loro conseguenze economiche, un sensibile aggravamento dell'esercizio avvenire, o quanto meno porlo, attese anche le vicissitudini insite nell'industria, in una condizione di assoluta incertezza.

Di qui un peggioramento nel quaderno di oneri, non imputabile alla Società concessionaria; di qui la conseguente opportunità di non proseguire nelle presenti convenzioni, siccome quelle che, nella pratica applicazione loro, e quanto meno per una delle parti contraenti, hanno sortito la finalità di aggravare gli obblighi originariamente stipulati ed assunti.

Verifiche. — Inutile soggiungere che durante l'anno abbiamo assistito alle adunanze consigliari ed atteso alle molteplici ispezioni prescritte dalla Legge, estendendole pur anco ai magazzini e a quanto altro poteva eventualmente rappresentare una consistenza sociale; e che riconoscemmo sempre la perfetta regolarità tanto nell'interesse quanto nelle scritturazioni. Evidente prova di oculata e robusta organizzazione amministrativa.

È per tal modo esaurito il mandato, di cui ci voleste onorare, e nell'esaurimento del quale, se non avremo appieno corrisposto alla vostra aspettativa, abbiamo però riposto le migliori cure e sollecitudini, che per noi si potevano, ognora agevolati dall'egregio signor Direttore Generale e coadiuvati dal deferente e premuroso concorso dei signori Capi servizio e Capi ufficio, ai quali tutti ci piace di qui rendere sentiti e doverosi ringraziamenti.

Firenze, li 29 aprile 1903.

I Sindaci

Cosimo Peruzzi
Manfredo Da Passano
David Viale

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Visita ventennale alle linee ferroviarie.

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, essendo prossima la scadenza del primo ventennio d'esercizio sociale, ha disposto che gli uffici governativi di Circolo ferroviario, eseguiscano nel più breve tempo possibile, una visita accuratissima a tutte le linee, stazioni, uffici ed officine comprese nella propria circoscrizione, esaminandone minutamente ogni parte, compresi gli accessori, il materiale fisso, i meccanismi, ecc., allo scopo di riconoscerne esattamente lo stato di conservazione e di rilevare quanto possa essere di anormale.

><

Servizio economico su linee della Mediterranea.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo farà seguire le proposte finora presentate, limitate al solo servizio viaggiatori, da altre consimili per le linee Novara-Varallo e Torino-Chieri, nonchè da proposte per l'istituzione di treni economici da intercalare ai treni ordinari sulle linee Ovada-Asti, Milano P. T.-Mortara e Milano-Pavia, provvedendo così, con una certa larghezza, all'applicazione del servizio economico sulla Rete Mediterranea.

Veramente la Mediterranea aveva dapprima preso nella questione dell'esercizio economico un indirizzo diverso, volendo essa applicare nella sua interezza la legge del 9 giugno 1901, applicando il servizio economico completo per viaggiatori e merci per le modalità di esercizio. Ma le opposizioni fatte alle sue proposte, e cioè per ragioni militari per le linee Cuneo-Saluzzo e Ceva-Ormea e per opposizioni locali per la linea Cecina-Volterra, nonchè i risultati sfavorevoli ottenuti dalla Rete Adriatica e gl'inconvenienti del sistema esteso al servizio merci, hanno indotto la Società medesima a riprendere la cosa in esame sotto il nuovo aspetto di limitare il servizio economico al trasporto dei viaggiatori: ciò che essa, d'accordo col R. Ispettorato governativo, ha già concretato su questa base sulle linee Sparanise-Gaeta, Avellino-Rocchetta Melfi, e Lucca-Bagni di Lucca.

><

Stato delle linee delle tre grandi Reti.

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, allo scopo di accertare lo stato di consistenza delle linee costituenti le Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, ha determinato che si proceda alla compilazione dei quadri supplementari a quelli di consegna, inscrivendovi gli elementi relativi alle opere ed agli altri impianti eseguiti dopo il 1° luglio 1885.

La compilazione di detti quadri sarà fatta ad uno degli Uffici governativi di Circolo col concorso delle Società interessate e colle stesse norme seguìte per la formazione dei quadri di consegna del 1885. A differenza però dei

quadri di consegna del 1885, i nuovi quadri supplementari non dovranno contenere alcuna indicazione concernente lo stato di conservazione delle opere. Vi saranno notate soltanto le opere nuove, quelle che subirono modificazioni o che furono ricostruite parzialmente o integralmente con le stesse modalità, ed infine quelle che furono soppresse. È stato ordinato che il lavoro sia tosto iniziato e proseguito con tutta la sollecitudine compatibile con la richiesta esattezza.

><

Una proposta del Governo pel futuro esercizio ferroviario.

Il *Giornale d'Italia* crede sapere che la tendenza del Governo circa il futuro esercizio delle ferrovie sarebbe, pure adottando l'esercizio privato, di riservare a sè le questioni dell'orario e delle tariffe, dando alle Società esercenti un compenso fisso indipendentemente dai risultati finanziari dell'esercizio.

><

Per le strade d'accesso alle stazioni.

La *Gazzetta Ufficiale* del 23 luglio pubblica la legge con la quale è disposto che i Comuni, i quali entro otto anni dalla sua pubblicazione, costruiranno la strada o parte della strada d'accesso alla stazione ferroviaria omonima, o all'approdo omonimo del piroscafo postale, avranno diritto ad un sussidio dello Stato in ragione della spesa effettiva, e ad un sussidio della Provincia in ragione del quarto.

Ai Comuni che nell'indicato termine costruiranno la strada d'accesso alla più vicina stazione ferroviaria, saranno accordati eguali sussidi, ma soltanto nel caso in cui la strada misuri una lunghezza non maggiore di 25 chilometri, compresa quella delle strade esistenti, qualora ad esse si debba collegare.

Uguale trattamento verrà fatto ai Comuni che procedano all'ultimazione di strade rimaste in sospeso per la legge 19 luglio 1894, n. 338, e destinate a raccordare frazioni o borgate colla stazione centrale ferroviaria dello stesso Comune.

><

Ferrovie di Reggio Emilia.

Siamo informati che la Società anonima per le ferrovie di Reggio Emilia ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che essa sarebbe disposta ad attuare, qualora il Governo glielo consentisse, un aumento di tariffa, corrispondente alle soprastasse state attuate sulle grandi reti, onde così uniformare la tariffa medesima a quella delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula; aumento che non sarebbe avvertito dal commercio e dal pubblico e che la Società predetta erogherebbe a favore dell'Istituto di previdenza del proprio personale, per metterlo in condizione di assicurare agli agenti resisi inabili al servizio un modesto sostentamento nella vecchiaia.

Come è noto' colla legge n. 101 del 29 marzo 1900 le imposte erariali già comprese nei prezzi di trasporto portati dalla tariffa unica allegata alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3, nella misura del 13 0[0 per la grande velocità e del 2 0[0 per la piccola velocità vennero rispettivamente elevate, le prime al 16 0[0 e le seconde al 3 0[0, devolvendo i rispettivi aumenti a favore dei fondi per gli Istituti di previdenza del porsonale delle tre grandi reti ferroviarie italiane.

Creato, in tal modo, il principio di soccorrere i diversi Istituti di previdenza del personale ferroviario, parecchie delle Amministrazioni di ferrovie minori, fra cui quella delle strade ferrate di Reggio Emilia, avanzarono domanda onde potere esse pure far applicare per il percorso delle rispettive reti gli aumenti in discorso, devolvendo il maggiore introito a beneficio del proprio personale e più precisamente delle Casse Pensioni o degli Istituti di previdenza. Ma il Ministero del Tesoro non ha trovato di estendere anche alle ferrovie minori il provvedimento della ricordata legge del 29 marzo 1900. Ora da questo rifiuto ha origine la nuova domanda ora presentata dalla Società delle ferrovie di Reggio Emilia, la quale, come è evidente, tende di venire in aiuto degli Istituti di previdenza del proprio personale mediante il lieve aumento di tariffa che dovrebbe essere autorizzata di applicare.

><

Trasporti carboni e legnami allo scalo di Porta Sempione.

Siamo informati che prossimamente lo scalo di Porta Sempione a Milano sarà abilitato al ricevimento dei trasporti dei carboni e dei legnami provenienti dall'estero. Questo provvedimento è stato vivamente caldeggiato da un gruppo importante di commercianti di Milano, coll'appoggio della locale Camera di Commercio.

><

Servizio economico Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli.

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato proposta per l'attivazione del servizio economico, limitato ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette sulle linee Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli. Però le attuali coppie dei treni non verrebbero aumentate. Le due linee anzidette si trovano nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901, n. 220, sull'esercizio economico, imperocchè le due linee hanno un prodotto medio chilometrico inferiore alle L. 5000 all'anno.

><

Servizio economico sulla linea Lucca-Bagni di Lucca.

A cominciare dal 5 agosto p. v., in conformità al Decreto Reale relativo, ora in corso di registrazione alla Corte dei Conti, sarà attuato, in via di esperimento, sulla linea Lucca-Bagni di Lucca, l'esercizio economico per il trasporto dei viaggiatori in relazione alla legge 9 giugno 1901.

Dalla data suddetta, i treni circolanti sulla linea Lucca-Bagni di Lucca avranno due sole classi, e cioè la prima e la terza, ed i relativi prezzi presenteranno una riduzione media di circa il 32 0[0 su quelli della tariffa normale.

Ai trasporti di viaggiatori che si effettueranno sulla detta linea, sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542, e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0[0.

><

Esercizio economico sulla Casarza-Spilimbergo.

La Società Adriatica ha disposto che in seguito alla attivazione del servizio economico sulla linea Casarza-Spilimbergo, sia utilizzato il materiale in uso sulla rete principale e che la distribuzione dei biglietti sia eseguita nelle stazioni e nelle case cantoniere. Ha poi disposto che le stazioni intermedie siano ridotte al servizio ristretto.

><

Per l'esercizio economico sulla Teramo-Giulianova.

Ci informano da Teramo che quella Camera di Commercio ed Arti ha rivolto istanze al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che, nell'interesse di quelle popo-

lazioni e specialmente della classe dei commercianti, sulla linea Teramo-Giulianova, venga applicato il servizio economico pei treni-viaggiatori.

A noi pure risulta che l'istanza predetta è stata dal Ministero raccomandata all'Adriatica affinchè voglia prenderla in considerazione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara aperta).

Il giorno 8 agosto p. v., presso la Direzione Generale della rete Mediterranea avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte che concorreranno alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della scogliera a difesa delle officine di Pitrassa presso Napoli.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, allo scopo di agevolare e rendere più comodi i viaggi fra Udine e Venezia e viceversa, provvederà, coll'autorizzazione governativa, all'istituzione di biglietti di andata e ritorno delle tre classi valevoli facoltativamente o nell'andata o nel ritorno, od in entrambe le corse, tanto per la via di Conegliano quanto per quella di Portogruaro-Casarsa. Tali biglietti, computati in base alla percorrenza media delle vie suddette, risulterebbero del prezzo di L. 23.75 per la prima classe, L. 16.65 per la seconda e L. 10.35 per la terza, ed avrebbero la validità di due giorni.

— In seguito a domanda del Municipio di Manopello, l'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto, in via di esperimento, l'istituzione dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi, dalla stazione di Manopello per quelle di Castellamare Adriatico, Pescara e Sulmona.

><

Biglietti speciali
pel tronco Voghera-Stradella.

La Mediterranea ha disposto la proroga per un altr'anno, a datare dal 1° corrente agosto, dell'esperimento degli speciali biglietti di seconda e di terza classe, istituiti sul tronco Voghera-Stradella per combattere la concorrenza tramviaria.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha recentemente emesso il seguente parere in materia di *Strade vicinali* (opere di sistemazione; consorzio degli utenti; è consorzio volontario regolato dalla legge comune; competenza giudiziaria:

« Non possono considerarsi opere di riparazione e conservazione di una strada vicinale, ai sensi dell'art. 51 della legge sui lavori pubblici, quelle che abbiano per oggetto modificazioni di pendenza, costruzione di nuove opere murarie, formazion edi massicciate con brecciame, ecc., sulla strada stessa.

« Pertanto un consorzio costituito fra utenti della strada vicinale per l'esecuzione di dette opere non può considerarsi costituito ai termini dell'art. 52 della legge su citata, ma un consorzio volontario che obbliga soltanto quegli utenti che presero parte alla sua costituzione e non coloro che si astennero o vi fecero opposizione.

« Siffatto consorzio è regolato dal codice civile, non dalla legge sui lavori pubblici, e le relative controversie sono di competenza dell'autorità giudiziaria, non di quella amministrutiva ».

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Sgombro di materie smosse e di massi pericolanti dalla falda sovrastante l'imbocco ovest della galleria Vesina sulla linea Sampierdarena-Confine francese, fra le stazioni di Voltri e di Arenzano, L. 350.

Costruzione di una nuova tettoia viaggiatori nella stazione di Acqui, L. 153,700.

Lavori per il ripristino della difesa contro il fiume Sabato fra i km. 18.244 e 18.377 fra le stazioni di Altavilla Irpina e di Chianche sulla linea Avellino-Benevento, L. 760.

Impianto di un binario d'incrocio e del nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Cervo sulla linea Sampierdarena-Confine francese, L. 94,300, di cui L. 49,700 pei lavori da appaltarsi.

Ricostruzione dei muri di chiusura nella stazione di Marcellinara sulla linea S. Eufemia-Catanzaro, L. 7600.

Riparazione dei guasti causati da valanghe fra le stazioni di Robilante e di Limone, L. 1000.

Costruzione di un ponticello di metri 2.50 di luce al km. 194.140 della linea Roma-Pisa per dare sfogo alle acque di piena nella valle del fosso Pescantino, L. 3000.

Impianto di segnalamento a campana e di dischetti di protezione ai passi a livello ai km. 33.842, 53.363 e 77.104 della linea Firenze-Pisa, L. 12,950.

Sottomurazione di massi pericolanti nella costa rocciosa a destra della ferrovia Eboli-Reggio al km. 125.050 fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro, L. 1670.

Consolidamento del rilevato in frana al km. 151.800 della linea Eboli-Metaponto fra le stazioni di Picerno e di Tito, L. 17,000.

RETE ADRIATICA:

Elaborati d'appalto per la costruzione di un padiglione in muratura ad uso degli uffici postali nella stazione di Pontebba, L. 3500.

Impianto di nuovi binari, sistemazione di quelli esistenti e allargamento della banchina sul porto di Ancona, L. 31,400, di cui L. 13,300 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di una condotta per il gas ricco nella stazione di Venezia centrale, L. 5975.

Provvista di 7081 scaldapiedi per le vetture di terza classe, L. 202,635.

RETE SICULA:

Ricostruzione del ponte di metri 10 di luce a travata metallica sul rivo Stretto al km. 113.402 da Palermo sulla linea Roccapalumba-S. Caterina. L. 44,540.

Costruzione di un fabbricato ad uso uffici e magazzinetti per la manutenzione e per la caldaia scaldapiedi nella stazione centrale di Palermo, L. 5000.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Costruzione di cisterne per le case cantoniere doppie ai km. 108.329; 145.655 e 146.601 della linea Roma-Sulmona, per L. 2400.

Attuazione dell'impianto per il riscaldamento preventivo dei treni nelle stazioni di Venezia e di Bologna, per L. 18,340.

Rifacimento di m. 6000 di binario fra i km. 98.752 e 104.860, e di n. 3 deviatoi nella stazione di Fontecchio sulla linea Pescara-Terni, per L. 42,500.

Impianti di dischetti-fanali ai deviatoi di alcune stazioni delle linee Treviso-Belluno e Treviso-Motta, per L. 1950.

Consolidamento del ponticello sul canale Marsaglia al km. 99.520 della linea Piacenza-Bologna, per L. 1900.

Costruzione delle latrine alle case cantoniere ai chilometri 204.847 e 204.961 della linea Bologna-Otranto, per L. 1140.

Impianto di una fontanella in muratura nel piazzale dell'ex magazzino del materiale fisso in Bologna, per L. 410.

Lavori di completamento della camera calda per i verniciatori nell'Officina del materiale mobile di Firenze, per L. 3600.

Prolungamento della scogliera della sponda sinistra sul fiume Topino al km. 181.014-181.033 della linea Orte-Falconara, per L. 630.

Riparazioni alla casa cantoniera doppia al km. 40.947 della linea Bologna-Verona, per L. 1830.

Consolidamento della scarpa destra del rilevato al km. 37.270 della linea Benevento-Campobasso per lire 1300.

Consolidamento degli argini contenitori del fiume Trione presso il ponte al km. 109.219 della linea Mantova-Legnago, per L. 2200.

Sistemazione del servizio estinzione incendi nelle stazioni di Aquila, Antrodoco, Borgo Velino e Rieti, per L. 1220.

Impianto di aspiratori alle macchine smerigliatrici in opera nelle Officine di Foggia, per L. 1280.

Costruzione di un pozzo ordinario del diametro interno di m. 1 presso la casa cantoniera al km. 0.949 della linea Benevento-Campobasso, per L. 1850.

Sistemazione del servizio per estinzione degli incendi nelle stazioni di Termoli e di Foggia, per L. 1025.

Applicazione di un manicotto a frizione d'innesto e disinnesto per alberi di trasmissione nelle Officine di Rimini, per L. 725.

Rete Mediterranea:

Parziale ricostruzione dei muri frontali del viadotto sul torrente Cevetta fra le stazioni di Sale Langhe e di Ceva i km. 44.177 e 44.343 della linea Savona-Bra, per L. 11,030.

Costruzione di un muretto di sponda sul fosso all'ingresso Asti della stazione di Moncalvo, per L. 530.

Applicazione della condotta del freno Westinghouse a 5 carrozze, serie B U, per L. 1065.

Riduzione a distanza normale dal binario del muretto del piano caricatore nella stazione di Montanaro sulla linea Chivasso-Ivrea, per L. 22.

Spostamento del segnale della fermata verso Deiva in stazione di Moneglia, per L. 700.

Rete Sicula:

Modificazione dei circuiti telegrafici n. 1728, 1729 e 1730 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 767.

Consolidamento del manufatto al km. 175.757 della linea Canicattì-Licata, per L. 850.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 27 luglio 1903).

Concessione di un compenso alla Ditta Ronfini, assuntrice dei lavori di costruzione di un pozzo tubolare nella stazione di Treviso.

Concessione di un compenso alla Ditta Brusa in dipendenza dei lavori di difesa della spalla destra del ponte sul torrente Bitto sulla linea Colico-Sondrio.

Concessione di un compenso e condono di multa all'Impresa Carresi in dipendenza dell'esecuzione dei lavori del primo gruppo per l'impianto della nuova stazione di Sesto Fiorentino.

Transazione con l'Impresa Fratelli Viganò, assuntrice dei lavori di costruzione di un sottopassaggio per gli arrivi nella stazione centrale di Milano.

Deviazione della strada che attraversa la stazione di Vasto e trasformazione in sottopassaggio del ponte al km. 413.103 della linea Bologna-Otranto.

Costruzione di un cunicolo per lo scolo delle acque di pioggia che si raccolgono nella finestra in corrispondenza alla nicchia n. 76 della galleria Spina, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Varianti e modificazioni ad alcuni provvedimenti compresi nel primo gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione di Bari.

Domanda della Ditta G. Ansaldo e C., di Sampierdarena, per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 4 locomotive alla Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Officine Meccaniche, di Milano, per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 6 locomotive alla Rete Adriatica.

Domanda della Ditta G. Ansaldo e C., di Sampierdarena per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 24 locomotive alla Rete Adriatica.

Attivazione di una coppia di treni notturni fra Palermo e Catania (via Messina).

Aumento della sovvenzione annua chilometrica ammessa per la ferrovia Reggio-Emilia-Ciano d'Enza, con diramazione da Barco a Montecchio, da L. 4500 al chilometro a L. 5000, per anni 70.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella fermata di Montegrotto, sulla linea Bologna-Padova.

Sanatoria sull'inapplicazione della multa a carico della Ditta Badoni per il ritardato allestimento in officina dei materiali metallici per le vasche del rifornitore della stazione di Udine.

Imputazione dell'indennità da pagarsi alla Ditta Minerbi per danni subìti in dipendenza dei lavori d'impianto di un terzo binario nella stazione di Quarto al Mare.

Transazione con la Ditta Fratelli Carrara per compenso dei danni causatile dai lavori d'impianto di un terzo binario nella stazione di Quarto al Mare.

Primo risanamento e completamento della massicciata su alcune tratte delle linee litoranee della Rete Sicula.

Convenzione con la Ditta Ing. Costa Staricco per l'esecuzione di opere a distanza ridotta dalla ferrovia Torino-Genova.

Convenzione con la Società per le forze idrauliche dell'alto Po per la concessione di attraversare con conduttura elettrica la ferrovia Pinerolo-Torre Pellice.

Progetto per la difesa della ferrovia Genova-Spezia dai disalveamenti del torrente Biassa, sopra l'imbocco est della galleria omonima.

Proposta per consolidare il tratto di rilevato compreso fra i chilom. 216.994 e 217.184 della linea Bologna-Otranto.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Venendo a scadere col giorno 30 settembre p. v. i ribassi del 20 0[0 sulla tariffa locale n. 502 a piccola velocità accelerata e del 30 0[0 sulla tariffa speciale n. 55, pure a piccola velocità accelerata pei trasporti di agrumi, l'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e col

consenso dell'Ispettorato governativo, ha disposto per la proroga, fino a nuovo avviso, della relativa disposizione, facendone cenno nella 10ª appendice alle tariffe.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte concernenti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposte presentate dall'Adriatica:

a) per concessione alla Ditta Pelà-Stefanetti di trasportare 450 tonnellate di carbon fossile da Venezia ad Argenta al prezzo di L. 5.25 a tonnellata;

b) per concessione alla Società degli Alcools di trasportare da Venezia a Milano 35 vagoni di granone avariato al prezzo di L. 11.58 a tonnellata;

c) per concessione alla Ditta Giuseppe e Fratelli Redaello di Gardone-Valtrompia di effettuare i trasporti di produzione della propria fabbrica, eseguiti in partenza dalla stazione di Brescia, dei prezzi della serie B della tariffa locale n. 209;

d) per concessione alla Ditta Della Bella Battista di effettuare i suoi trasporti di legna da ardere (escluse le fascine) e di legnami greggi semplicemente segati o squadrati da Samolaco a Milano, colla riduzione di centesimi 70 la tonnellata sui prezzi normali di tariffa e coll'impegno di 3500 quintali da trasportarsi nel periodo di sei mesi ed entro il 30 novembre p. v.;

e) per concessione alla Ditta Sacerdoti di trasportare da Venezia a Milano 4000 quintali di cereali sani ed avariati al prezzo di L. 11.58 per tonnellata;

f) per concessione di facilitazione uguale a quella precedente a favore della Ditta Fratelli Gondrand pel trasporto di 50 tonnellate della stessa merce da Venezia a Bergamo;

g) per concessione di prezzi speciali a favore della Società per le ferrovie di Reggio Emilia di trasportare entro il corrente anno, a piccola velocità, da stazioni dei tronchi Lecco-Zollino, Zollino-Otranto e Zollino-Gallipoli, 3000 tonnellate di vino comune in destinazione di Roma e 500 tonnellate in destinazione di Napoli;

h) per concessione all'Amministrazione C.ti Corinaldi di trasportare un quantitativo minimo di 1850 tonnellate di legna da ardere sul percorso Portogruaro-Padova al prezzo di L. 3.3115 la tonnellata.

2) Proposte presentate dalla Mediterranea:

a) per concessione alla Ditta Angelo Fagiolo di effettuare, a vagone completo, i suoi trasporti di calce da Segni Paliano a Roma Termini al prezzo di L. 2.83 alla tonnellata, compreso il diritto fisso e la sopratassa erariale, col vincolo di un traffico minimo di 3000 tonnellate da trasportarsi nel periodo di un anno;

b) per concessione alla Società delle Officine di Milano di trasportare da Milano a Reggio di Calabria-Porto n. 6 carri-cisterna a due assi, del peso approssimativo di chilogrammi 8000 ciascuno, circolanti sulle proprie ruote, coll'abbuono del 15 per cento sui prezzi ordinari.

3) Proposte presentate dalla Sicula:

a) per concessione alla Ditta Francesco Bianchi di effettuare i suoi trasporti di acqua minerale in bottiglie vuote, anche in casse, coll'applicazione della settima classe della tariffa speciale n. 75, piccola velocità;

b) per concessione alla Società Italo-Americana per il petrolio di effettuare i suoi trasporti di petrolio da Messina a Catania ed a Palermo colla riduzione del 38.50 sulle basi della tariffa speciale interna n. 119, serie A, per la percorrenza massima Messina-Palermo, nonchè per la percorrenza Messina-Catania, con applicazione del diritto fisso di L. 1.03 per tonnellata.

Il trasporto dovrà effettuarsi in vagoni serbatoi di proprietà della Ditta, con vincolo a questa di un traffico minimo di 600 tonnellate di petrolio da Messina a Palermo e di 400 tonnellate da Messina a Catania, da effettuarsi nel periodo di un anno, decorrente dalla prima spedizione.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la nuova tariffa del servizio cumulativo delle Poste Svizzere da e per la Svizzera, la Germania, il Lussemburgo, il Belgio, l'Olanda e la Gran Bretagna pel trasporto di merci e valori a grande velocità, in sostituzione del corrispondente prontuario attualmente in vigore, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula.

La ristampa è giustificata dalle numerose modificazioni ed aggiunte, sia nelle basi di tariffa, sia nelle distanze chilometriche, sia, più di tutto, dalla necessità di introdurre nella nuova edizione della tariffa medesima le tariffe speciali n. 1 e n. 11 interne italiane.

— È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva il 5° supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e l'Austria-Ungheria (via Peri, Pontebba e Cormons). Il supplemento medesimo si riferisce quasi completamente al percorso estero, e comprende, eccezione fatta per la nuova tariffa eccezionale n. 13 pei legnami, aggiunte e modificazioni state già ammesse in via d'istruzione.

Per quanto concerne il percorso italiano, le modificazioni indicate ebbero già attuazione negli altri servizi diretti.

— Scadendo col 30 settembre p. v. i ribassi del 20 per cento sulla tariffa locale n. 502 a piccola velocità accelerata, e del 30 per cento sulla tariffa speciale n. 55 a piccola velocità accelerata, per i trasporti di agrumi, la Società esercente la Rete Adriatica, d'accordo con la Mediterranea, ha disposto per la proroga di esse fino a nuovo avviso.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, su proposta presentata dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, sono state approvate talune aggiunte e modificazioni alle tariffe pel trasporto dell'alcoolene od etere etilico o solforico condensato in appositi serbatoi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazione internazionale a Domodossola. — Sono cominciati a Domodossola i lavori di sterro e di livellazione per la costruzione della stazione internazionale del Sempione.

L'attuale stazione sarà demolita.

Ferrovia Verona-Confine Trentino. — Recentemente due delegati del Comitato per questa ferrovia hanno depositato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto completo tecnico-economico-finanziario di tutta la linea per chilometri 79.50 da Verona a Riva, 10 da Lazise a Peschiera e 60 da Peschiera a Riva lungo il Lago di Garda. Gli studi prodotti contengono la Relazione tecnica degli ingegneri Arvedo Arvedi e Cosimo Canovetti, la domanda di concessione della costruzione ed esercizio per 70 anni con un sussidio chilometrico di L. 5000 al

chilometro, e cioè L. 437,500 annue, delle quali L. 395,000 dall'Italia e L. 42,500 dall'Austria. La perizia ferroviaria della spesa raggiunge L. 11,500,000 compresa la creazione della forza idro-elettrica del *Brasa*, con una forza di 840 cavalli.

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza. — Il Consiglio Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole perchè la sovvenzione annua ammessa per la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, con diramazione a Montecchio, sia elevata da L. 4500 al chilometro a L. 5000 per 70 anni.

Funicolare elettrica di Chiaia a Napoli. — La ferrovia funicolare di Chiaia mette in comunicazione la parte occidentale della città coll'altipiano del Vomero, dove la Banca Tiberina aveva ideato di costruire un vastissimo quartiere.

Questa ferrovia è a doppio binario, a scartamento normale, ed ha una lunghezza di ml. 560 sulla inclinata, con pendenza uniforme del 29.80 0|0. Nel mezzo del binario trovasi la dentiera a doppia barra del sistema Abt per il frenamento delle vetture in caso di accidenti.

Le vetture, come leggiamo nel giornale *L'Elettricista*, di Roma, pesano a vuoto 9500 kg., e possono contenere 60 viaggiatori; sono munite di due freni, uno a mano e l'altro automatico, pure del tipo Abt. La fune di trazione alla stazione superiore veniva dapprima rinviata a mezzo di due puleggie verticali e due inclinate nel fabbricato delle macchine, dove vi erano due motrici Compound da 150 cavalli e tre caldaie tubolari De Nayer di 200 mq. di superficie riscaldata ognuna.

L'attuale Società concessionaria ed esercente delle Funicolari del Vomero ha stimato opportuno di trasformare il sistema di trazione a vapore in quello elettrico, perchè quello a vapore non corrispondeva a tutte le esigenze di sicurezza e di economia che l'esperienza ha potuto suggerire.

Il nuovo impianto meccanico è stato concentrato in testa alla linea, nel locale sottostante l'atrio d'aspetto dei viaggiatori, dove prima erano collocate le puleggie di rinvio della fune.

L'energia elettrica viene fornita dalla Società Generale per l'illuminazione sotto forma di corrente continua, con un potenziale medio di 500 volt, variabile fra i limiti di 450 a 500.

Gli apparecchi di sicurezza sono due freni ordinari, essenzialmente costituiti ciascuno da una puleggia frenatrice abbracciata da due ceppi di legno portati da leve, che sono comandate da un albero a vite e da un freno automatico.

Il freno automatico può funzionare sia nel caso di aumento di velocità oltre i limiti stabiliti, sia nel caso di proseguimento della vettura oltre il termine di corsa; può inoltre essere messo istantaneamente in azione dal manovratore, quando esso voglia ottenere l'arresto immediato. Sull'albero a vite di questo freno vi è una piccola puleggia sulla quale è avvolta una fune metallica a cui è attaccato un peso di 50 kg. La caduta di questo peso in una colonna di ferro provoca la rotazione dell'albero del freno e quindi la pressione dei ceppi sulla puleggia.

Il peso è sostenuto nella colonna a mezzo di una leva ad angolo, così che esercitando una pressione sopra uno dei bracci, si ottiene la caduta di esso ed il funzionamento.

La caduta del peso, con un semplice congegno, apre contemporaneamente un interruttore e quindi il circuito elettrico.

Per la illuminazione elettrica delle vetture si son messi dei paletti lungo il binario con isolatori, che portano i fili conduttori della corrente a 110 volt.

Una staffa fissata al telaio sostiene gli apparecchi di presa di corrente, formati da una molla circolare a nastro che porta un ponte a due rotelle. Uno dei trolley serve per il filo positivo, il secondo per il negativo ed il terzo per il segnale di allarme, che consiste in una suoneria situata nella cabina del manovratore, alla quale sono collegati i due fili estremi. Il conduttore della vettura ha sulla piattaforma un bottone di comando, col quale in ogni punto della linea può chiudere il circuito della soneria per ordinare l'arresto del treno.

La linea ha una stazione intermedia che non corrisponde alla metà della via che trovasi al 150° ml. dall'origine; per cui le due vetture, attaccate alle estremità della stessa fune, dovendosi fermare rispettivamente a quel punto, dànno origine a tre avviamenti per ogni corsa; si ha quindi un consumo di energia grande relativamente al totale di una corsa, che varia da 1.20 a 2.20 kilowattora, a seconda del carico predominante in salita o in discesa.

In generale, tutto il nuovo impianto ha dato buonissimi risultati, per modo che anche la funicolare di Montesanto venne trasformata a trazione elettrica collo stesso sistema e modalità di quello di Chiaia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1903.* — Nella decade 11-20 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,374,846, con un aumento di L. 286,554 53 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 luglio 1903 si ragguaglia a L. 8,612,553, presentando un aumento di lire 506,247.20 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio all'11 luglio 1903.* — Nella decade dal 1° al 20 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,809,737.32, con un aumento di lire 147,091.88 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1903 si ragguaglia a L. 74,203,858.79, e presenta un aumento di L. 3,505,162 96 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto della Giura-Sempione.* — Il Consiglio Federale Svizzero ha approvato la convenzione conchiusa dai suoi delegati con quelli della Commissione di liquidazione della Giura-Sempione per il riscatto all'amichevole della rete di quella Compagnia per parte della Confederazione.

La convenzione prevede che la rete delle strade ferrate Giura-Sempione passa fra le mani della Confederazione, che la riscatta per il prezzo di 104 milioni.

Questa somma sarà pagata col mezzo di obbligazioni 3 1|2 0|0 del prestito federale 1899, alla pari, con bonifico di un interesse del 3 1|2 0|0 a partire dal 1° gennaio 1903 fino al giorno del pagamento del prezzo del riscatto.

La Compagnia della Giura-Sempione si impegna da parte sua a bonificare le azioni ordinarie e privilegiate con un interesse del 3 1|2 0|0 dal 1° gennaio 1903 fino al momento del riscatto di queste azioni.

La convenzione sarà considerata come nulla e non avvenuta se non è approvata dalla Commissione di liquidazione e dall'Assemblea degli Azionisti della Compagnia avanti il 31 ottobre 1903.

Sarà sottoposta il più presto possibile alla ratifica delle Camere Federali.

Aggiungiamo che la convenzione comprende anche la costruzione del tunnel ora in corso e quindi l'esistente contratto fra la Compagnia Giura-Sempione e l'Impresa Brandt, Brandau e Comp., con tutti i suoi diritti ed obblighi. Invece le differenze che sono sòrte fra la Compagnia della

Giura-Sempione e l'Impresa costruttrice rimangono in sospeso ed il regolamento di esse sarà l'oggetto di uno speciale accordo.

Il condurre le ulteriori trattative in proposito sarà opera della Commissione di liquidazione della Compagnia Giura-Sempione.

Si crede che tale accordo possa ottenersi prima della riunione straordinaria dell'Assemblea Federale in ottobre.

Ferrovia elettrica al Monte Bianco. — Il Ministero dei Lavori Pubblici (*Ponts et Chaussées*) della Repubblica Francese ha approvato il progetto di una ferrovia a trazione elettrica sul Monte Bianco, formato dall'ingegnere Saturnino Fabre e presentato dai signori Vallot, proprietario dell'Osservatorio meteorologico sullo stesso Monte, e Deperret, professore di mineralogia all'Università di Lione.

La progettata ferrovia sarà funicolare e a *crémaillère*, identica a quella per la quale si accede attualmente al Righi (Svizzera) e che sarà tra breve attivata al Jungfrau.

La forza motrice la procurerà il torrente Arve, che piglia la sua sorgente nei ghiacciai di Chamounix, bagna tutta la valle di Faucigny, nella Savoia, ed affluisce al Rodano. Una caduta d'acqua di 45 metri, con uno scolo di dieci metri per minuto secondo, fornirà una potenzialità di 450 mila chilogrammi, occorrente per la trazione.

La linea si stenderà per una lunghezza di 12 chilometri. Essa principierà nel territorio del Comune di Les Houches, allacciandosi alla ferrovia Paris-Lyon-Méditerranée, a 900 metri sul livello del mare. Sino all'altezza di 1235 metri essa salirà a cielo scoperto, consentendo così ai viaggiatori di mirare i deliziosi paesaggi alpestri.

All'altezza di 1235 metri la linea s'ingolferà in una prima galleria brillantemente rischiarata. La pendenza sarà ivi del 60 per cento, ma non supererà mai una tale cifra.

Il treno per percorrere l'intera linea impiegherà due ore, cioè coprirà sei chilometri circa all'ora, comprese le fermate.

Ferrovie Russe. — *I risultati dell'Esercizio della ferrovia di Vladicaucaso.* — Questa Società chiude l'anno 1902 con risultati relativamente soddisfacenti. Dopo una dotazione delle riserve del 2 0|0, il prodotto netto si è elevato a 12 milioni di rubli, mentre che i carichi fissi della Società non si elevano che a 10,140,000. La metà di questa somma spetta al Governo russo per l'ammortamento del debito; dell'altra metà il Governo riceve una parte di benefizi elevantesi a 339,946 rubli e gli azionisti a 486,371, per modo che il dividendo sarà di 50.48 rubli, contro 54.43 nel 1901 e 61.76 nel 1900. L'Assemblea generale non si è occupata affatto dell'emissione di nuove obbligazioni progettata a Parigi e poi ritirata.

Notizie Diverse

Grave accidente ferroviario a Glasgow. — Telegrafano da Londra, 27 luglio:

Una terribile disgrazia ferroviaria ha conturbato stamane la città di Glasgow ed ha già avuto un'eco dolorosa in tutto il Regno Unito.

Un treno di escursionisti, reduci dai passatempi della domenica, arrivava dall'isola Man.

Per cause ancora ignote, ma che debbono consistere o nella inavvertenza del macchinista, che non ha saputo misurare bene la distanza, o in un difetto del meccanismo dei freni che non avranno agito prontamente sotto la leva del conduttore, il treno si precipitò, con forte velocità, contro i tamponi d'arresto della stazione di Saint Enock. L'urto fu terribile, ed un grido straziante, spaventoso, annunziò, ancor prima che con lo sguardo se ne potesse misurare l'entità, che era accaduta una immane disgrazia.

Fu un istante, ma un istante di strage.

I due primi vagoni entrarono, sospinti dalla forza iniziale di tutta la massa del treno che seguiva, uno nell'altro, come un immenso telescopio che si richiudesse sotto una spinta poderosa. Gli altri vagoni si accavallarono uscendo dal binario. Gli infelici che si trovavano nelle due prime carrozze rimasero orrendamente schiacciati o mutilati, e quando fu possibile iniziare il salvataggio, dai frantumi insanguinati, frammisti a membra umane, si poterono ritrarre i miseri avanzi di quattordici cadaveri, deformati, orribili a vedersi, che furono allineati, in funebre esposizione, pel ricouoscimento, sotto la tettoia.

E dalla dolorosa stretta dei materiali, che sovr'essi gravitava, furono liberati, con sforzi inauditi e con pericolo di affrettarne la morte, venti feriti gravi, quasi irriconoscibili per le torture patite ed urlanti di dolore per quanto in essi restava ancora un alito di vita. Tutti questi feriti versano in grave stato.

Molti altri riportarono ferite più leggiere, il resto dei viaggiatori e del personale contusioni e uno spavento indescrivibile.

Si assistè a scene pazze di dolore; pareva che molti avessero smarrita la ragione. Si videro persone incolumi strapparsi i capelli per la disperazione, altre ridere convulsivamente come mentecatti.

Coloro che operavano il salvataggio erano vinti dalla più intensa commozione per tanta sventura.

Esplosione d'una locomotiva. — In seguito alla esplosione di una locomotiva un treno merci fu lanciato in aria sulla ferrovia transiberiana tra Tcheli e Sbinsk. Un'altra locomotiva e 12 carri furono ridotti in frantumi. Due fuochisti rimasero uccisi e tre agenti leggermente feriti.

L'elettricità all'Esposizione di Milano del 1905. — Nella speciale Divisione dei trasporti elettrici terrestri che vi sarà nella grandiosa Mostra del 1905, avranno modo di figurare degnamente gli impianti generatori, le linee elettriche, l'armamento delle vie, il materiale e le applicazioni diverse della trazione elettrica, i rapidi e potenti meccanismi che la tecnica ha creato per il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, nei porti, nei magazzini.

Congressi all'Esposizione di St-Louis. — La Compagnia che dirige i preparativi di questa Esposizione ha nominato una Commissione che si incaricherà di preparare una serie di Congressi internazionali, che dovranno aver luogo durante la grande Esposizione nel 1904.

Un Congresso internazionale di arti e scienze si terrà dal 12 al 23 settembre, e comprenderà, nelle sue suddivisioni, tutto quello che si riferisce al sapere e alle varie facoltà umane.

In tutto si avranno 25 diversi Dipartimenti con 130 suddivisioni; 321 conferenze ufficiali verranno date durante il tempo di questi Congressi.

I componenti del Comitato esecutivo per l'organizzazione di questi Congressi è composto dei signori: dott. Simon Newcomb, professore di matematica, presidente; prof. Ugo Munsterberg, dell'Università Harvard, e prof. W. Albion Small, dell'Università di Chicago, vice-presidente.

La Direzione dell'Esposizione ha accordato generosamente un milione per compensare tutte le spese per i vari Congressi che si terranno e per la pubblicazione dei rapporti delle sedute.

Tutti i professionisti che parteciperanno a questi Congressi e contribuiranno in una maniera qualunque ai lavori, riceveranno una retribuzione per le loro conferenze e di più un compenso per le spese di viaggio.

Un gran numero di scienziati ed ingegneri di tutta l'Europa ha già annunciato di prender parte a questi Congressi.

Il Dipartimento 19°, dedicato alle « Technological sciences », comprenderà la scienza e l'industria elettrica. Il Congresso internazionale degli elettricisti, che sarà di una importanza straordinaria, si terrà la settimana dal 12 al

19 settembre 1904. Gli elettricisti americani, dal canto loro, stanno preparando ai loro colleghi accoglienze cordiali ed amichevoli.

L'Associazione Elettrotecnica Italiana si è fatta iniziatrice di una comitiva di elettricisti italiani per visitare l'Esposizione di St-Louis. Le adesioni raggiungono già la quarantina, per cui è da augurarsi che l'Italia, a questa importante Mostra, sarà degnamente rappresentata.

Esposizione universale e internazionale di Liegi nel 1905. — Nel mese di aprile 1905 si aprirà in Liegi una Esposizione universale e internazionale sotto l'alto patronato del Re del Belgio.

La durata sarà di sei mesi almeno. Comprenderà sezioni artistiche, scientifiche, industriali, commerciali e coloniali.

Per ora non si hanno altri particolari intorno a questa Esposizione; si sa però che per tutta la durata di essa si organizzeranno congressi, conferenze e concorsi di ogni specie.

Concorso per un elevatore di navi. — L'i. r. Governo austriaco ha aperto un concorso a premi per un progetto di ascensore capace di elevare di m. 35.9 navi lunghe 67 metri, larghe 8.20 e aventi l'immersione di m. 1.80. Questo ascensore dovrebbe essere applicato al canale fra il Danubio e l'Oder, presso Aujedz in Moravia. L'autore del miglior progetto presentato riceverà un premio di 100,000 corone; gli autori degli altri due, in ordine di merito, avranno un premio rispettivamente di 75,000 e 50,000 corone.

Se il progetto che verrà adottato risulterà di completa soddisfazione quando sarà attuato, il suo autore riceverà un altro premio di 200,000 corone, nel caso che l'esecuzione non sia a lui affidata.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Cavarzere — Venezia (7 agosto, ore 10). — Appalto della manutenzione degli edifici comunali, mobili, e spurgo delle fogne e fornitura dei combustibili pel quinquennio 1904-908, per complessive L. 22,250. Dep. provv. L. 600 e L. 400 per spese. Fatali da destinarsi.

Municipio di Sannicandro — Bari (8 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un muro di cinta al nuovo cimitero, per L. 9795.64. Dep. provv. L. 450. Ultimaz. lavori un anno. Fatali 24 agosto, ore 12.

R. Prefettura di Siracusa (8 agosto, ore 15, unico def.). — Appalto della manutenzione ed eventuale riparazione e rifazione delle opere d'arte, macchinari, galleggianti ed opere annesse al porto di Siracusa, pel sessennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1909, per complessive L. 33,327. Docum. 30 corr. Deposito provv. L. 2000.

R. Prefettura di Pisa (10 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto della manutenzione degli edifici universitari dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, in due lotti: 1) istituti scientifici Facoltà medica, per L. 13,700. Dep. L. 1000; 2) palazzo Sapienza Torre del Campano, istituto fisica, ecc., per L. 17,000. Dep. L. 1000. Docum. sino al 7 agosto.

Municipio di Massafiscaglia — Ferrara (11 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione a breccia delle strade comunali S. Pietro, Fontane e Corba, per L. 4000. Consegna lavori 150 giorni. Dep. provv. L. 400. Dep. spese L. 300.

R. Prefettura di Bologna (11 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori urgenti di fognatura nel tratto della strada nazionale n. 4, da Bologna al confine toscano, nella località Zula, in prossimità al km. 18, nel Comune di Pianoro, per L. 11,440. Documenti 5 agosto. Consegna lavori 90 giorni. Dep. provv. L. 600.

Direzione Genio Militare di Spezia (11 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori vari nei fabbricati del Varignano, per L. 16,000. Cauz. L. 1600. Consegna 70 giorni. Docum. 7 agosto, ore 16. Risultati d'asta 17 agosto, ore 10.

Municipio di Cavaglià — Novara (12 agosto, ore 10). — Appalto delle opere di riadattamento del fabbricato ad uso scuole, per L. 6000.

Municipio di Subiaco — Roma (12 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'ingresso, ossario, camera anatomica e camera pel custode al camposanto di Subiaco, provvisoriamente aggiudicato al signor Luigi Pannunzi, per L. 9555.32. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 1000. Dep. spese L. 400.

Municipio di Massafiscaglia — Ferrara (12 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di riparazione al fabbricato comunale ad uso pescheria, per L. 1064.31. Consegna lavori 30 giorni. Deposito provv. L. 165. Dep. spese L. 100.

R. Prefettura di Lucca (12 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori pel consolidamento della strada nazionale n. 39, nella località detta « I Grotti », per L. 14,458.79. Docum. 8 agosto. Dep. provv. L. 650.

R. Prefettura di Modena (17 agosto, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione dei ponticelli sui rii Sega, Dora e Martino, asportati dalle alluvioni dell'ottobre 1902, nel tronco della strada nazionale n. 39, compreso fra il valico delle Radici e la colonnetta km. 24, della complessiva estensione di m. 76,864, per L. 15,350. Docum. 8 agosto. Dep. provv. L. 800.

Municipio di Polistena — Reggio (18 agosto, ore 12). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione delle opere di presa della sorgente Colacchio, per la costruzione della galleria del Tordolino e della conduttura di ghisa dalla sorgente stessa all'abitato, comprese tutte le opere accessorie della conduttura esterna, nonchè la costruzione della rete di distribuzione nell'interno della città, per L. 152,484.49. Consegna mesi 16. Dep. provv. L. 8000. Dep. spese L. 1500. Fatali da destinarsi.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento marittimo di Napoli (19 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di rinnovazione del tetto del magazzino mobilia della Direzione delle Costruzioni navali nel R. Arsenale Marittimo di Napoli, per L. 12,500. Consegna lavori 90 giorni. Docum. 17 agosto. Dep. provv. L. 1200.

— (19 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori murali e provvista di lamiera di ferro ondulata e zincata occorrenti per il montamento di una tettoie metallica da lavoro e da tracciamento nel R. Cantiere Navale di Castellammare di Stabia, per L. 10,600. Consegna lavori 90 giorni. Docum. fino 18 agosto. Cauz. L. 1060.

R. Prefettura di Potenza (22 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 214, compreso fra la Sella Pascarelli e l'abitato di Armento, in provincia di Potenza, di m. 6818.10, per complessive L. 301,883.02. Consegna lavori 3 anni. Docum. 14 agosto. Deposito provv. L. 17,000.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento marittimo di Napoli (24 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei solai nella Caserma di S. Maria in Gaeta, per L. 5800. Consegna lavori 70 giorni. Docum. 21 agosto. Dep. provv. L. 5800.

— (24 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ammezzato, sopraelevazione del tetto in un tratto di 50 metri del fabbricato della R. Corderia nel R. Cantiere di Castellammare di Stabia, per L. 21,000. Consegna lavori 120 giorni. Documenti 21 agosto. Dep. provv. L. 2100.

Municipio di Carsoli — Roma (30 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione delle condotture d'acqua potabile in Carsoli centro e nelle frazioni di Colli Montebove, di Villaromana, di Pietrasecca, di Tufo e di Poggio Cinolfo, per complessive L. 86,432.40. Consegna lavori 5 mesi. Dep. provv. L. 4450. Dep. spese L. 1400. Fatali 26 agosto, ore 12. Cauz. L. 8800.

Municipio di Roscignò — Salerno (31 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo abitato, per complessive L. 47,659, e cioè: 1) strade e traverse; 2) casa comunale; 3) chiesa e casa parrocchiale; 4) forni due; 5) fogne nell'abitato; 6) piazza; 7) condottura d'acqua; 8) distribuzione d'acqua nell'abitato; 9) briglie nel vallone Santa Venere; 10) compensi diversi a corpo. Consegna lavori 2 anni. Dep. spese L. 1000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (10 agosto, ore 10). — Fornitura di olio di lino naturale, per L. 78,100. Dep. provv. L. 7810. Fatali 31 agosto, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 25	Agosto 1
Azioni Ferrovie Biella	L.	546	560
» » Mediterranee	»	477	491
» » Meridionali	»	693.50	699
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	427	427
» » » (2ª »)	»	402	402
» » Secondarie Sarde	»	252	254
» » Sicule	»	672	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	354.75	355
» » Cuneo 3 0/0	»	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	L.	100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0/0	»	508	509
» » Meridionali	»	354.50	355
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	322	322.50
» » » 2ª emiss.	»	319	319.50
» » Sarde, serie *A*	»	355	355
» » » serie *B*	»	355	355
» » » 1879	»	355	355
» » Savona	»	368	370
» » Secondarie Sarde	»	509.50	510.50
» » Sicule 4 0/0 oro	»	513	516
» » Tirreno	»	512	512
» » Vittorio Emanuele	»	375	376

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dall'11 al 20 Luglio 1903.* — *2ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)				RETE SECONDARIA			
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze		Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**		»	**1065**	**1028**	+	**37**
Media	**4760**	**4760**		»	**1065**	**1028**	+	**37**
Viaggiatori	1,820,945.00	1,726.100.49	+	94.844.51	82,571.00	78,688.81	+	3,882.19
Bagagli e cani	88.176.00	84.242.52	+	3,933.48	3,037.00	2,901.91	+	135.09
Merci a G.V. e P.V. acc.	362,085.00	334.019 97	+	28,065.03	11,893 00	10,970.70	+	922.30
Merci a P. V.	1,930,106.00	1,781,200.26	+	148,905.74	76,033.00	70,166 81	+	5,866.19
TOTALE	4,201,312.00	3,925,563.24	+	275,748.76	173,534.00	162,728.23	+	10,805.77
Prodotti *dal 1° al 20 Luglio 1903.*								
Viaggiatori	3,432.670.00	3,148.384.29	+	284,285.71	160,604 00	143,527.34	+	17.076.66
Bagagli e cani	169,056.00	156,426.12	+	12,629.88	6,167.00	5,388 42	+	778.58
Merci a G.V. e P. V. acc.	730,229.00	716,409 70	+	13,819.30	23,984.00	23,530.08	+	453.92
Merci a P. V.	3,938,628.00	3,764,350.80	+	174,277.20	151,312.00	148,289.05	+	2,925.95
TOTALE	8,270,583.00	7,785,570.91	+	485,012.09	341,970.00	320,734.89	+	21,235.11
Prodotto per chilometro.								
della decade	882.63	824 70	+	57.93	162.94	158.30	+	4.64
riassuntivo	1,737.52	1,635.62	+	101.90	321.10	312 00	+	9.10

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

MASTICE DI MANGANESE
PER GUARNIZIONI DI TUBI DI VAPORE-ACQUA E GAS
ERNESTO REINACH MILANO
MASTICE MANGANESE
ERNESTO REINACH MILANO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***) Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	Sleeping-cars con Dining-car
Genova . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	8 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	8 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. Vient de paraître: **Livret spécial pour la Suisse**; prix: 0 fr. 50. Paraîtron successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI

Giornali Italiani ed Esteri

TORINO
13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 8 Agosto 1903. NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

IL "JUS IMPERII" DEL GOVERNO

SULLE TARIFFE FERROVIARIE

Diverse volte io ho parlato nel *Monitore* della strana manìa che è sorta in Italia di volere che le tariffe ferroviarie sieno completamente in mano al Governo, il quale poi se ne deve servire a scopi politici, e, sostituendosi alla Divina Provvidenza, deve essere sollecito a venire in aiuto ora di una regione che soffre, ora di un'industria che non sa tenere la concorrenza colle sue rivali dell'estero, ora degli agricoltori che non sanno produrre le loro derrate a buon mercato; e, d'altra parte, qual miglior mezzo può avere il Governo per amicarsi momentaneamente un gruppo parlamentare che una pronta variazione delle tariffe ferroviarie?

Ma poichè vedo che questa vera manìa ogni giorno dilaga e ingrossa maggiormente, mi credo in dovere di tornare sopra a questo argomento e trattarlo *ex professo*.

Io non mi sono punto meravigliato quando l'onorevole Pantano ed altri, parlando a nome della Estrema Sinistra, hanno domandato che il Governo, tolti di mezzo tutti gli impacci contrattuali, disponga liberamente delle tariffe ferroviarie, arrivando perfino all'utopia delle cosidette « tariffe di penetrazione ». Come non si ha ritegno di rovinare la produzione nazionale, pur di spingere gli operai alla lotta di classe, così si ama di spingere il Governo sulla via degli errori economici, sperando così di avvicinarsi agli ideali socialisti.

Nè mi sono meravigliato molto nel vedere che i protezionisti e gli agrarii più o meno si avvicinino o si associno alle domande dei socialisti, poichè, se essi credono che sia cosa giusta che il Governo protegga le industrie e l'agricoltura con i dazi doganali, logicamente devono anche ammettere che le tariffe ferroviarie concorrano agli scopi che si vogliono raggiungere con le tasse doganali.

Ma la mia maraviglia nasce, e diventa stupore quando vedo degli uomini come Luigi Luzzatti, il quale scrive che « nissun Ministero in Italia può rinunziare al maneggio o » alla forte iniziativa delle tariffe ferroviarie nella *fase eco-* » *nomica* che ora si attraversa »; quando vedo uno studioso e acuto osservatore, come il Saporito, il quale intuisce il pericolo, ma si limita a raccomandare che le variazioni delle tariffe ferroviarie si facciano con giudizio e ponderazione; quando vedo una Commissione parlamentare proporre alla quasi unanimità di concedere tali ribassi di tariffe a favore di una regione da portare all'erario pubblico un onere annuo di sette milioni; quando vedo che il Governo non esita a dichiarare che vuole conservare a sè il pieno *jus imperii* sulle tariffe ferroviarie, e quando vedo che il Ministro Balenzano si affretta con decreti-legge a fare un primo passo in questa falsa e pericolosa via.

Forse si dirà che il mio è uno sforzo vano e che è inutile di volersi opporre alla corrente dominante; ma io non divido punto le teorie del comodo opportunismo, e credo che ognuno abbia lo stretto dovere di adoperare tutte le proprie forze per tentare di evitare errori e danni al Paese.

* * *

Le tariffe ferroviarie non possono avere altra base ragionevole che il rimborso della spesa che occorre per eseguire il trasporto in modo che coloro che si servono delle ferrovie paghino tutte le spese. Ben inteso che queste spese devono comprendere il premio di assicurazione della merce, il guadagno industriale, e gli interessi e l'ammortamento del capitale d'impianto.

Da queste semplicissime premesse ne viene una prima conseguenza, e cioè che sulle ferrovie a grande traffico le tariffe possono essere sensibilmente più basse che nelle ferrovie a traffico limitato, perchè la frazione che rappresenta il guadagno industriale e il servizio del capitale d'impianto essendo ripetuta un numero infinito di volte, può essere più piccola, mentre nelle ferrovie a traffico limitato questa frazione viene ripetuta poche volte, e deve in conseguenza essere più elevata.

Ma il desiderio della semplicità e della uniformità fanno passare sopra a questa considerazione, e si preferisce di stabilire delle tariffe uniformi per tutte le linee. Ma ho creduto bene di notare la cosa, perchè spesso il pubblico si lascia sedurre da falsi apprezzamenti, e vorrebbe delle tariffe ridotte precisamente sulle linee di minor traffico.

Un'altra conseguenza, assai più importante, è che le tariffe ferroviarie non si devono prestare a nessun artificio, e non devono essere fiscali come sono in Prussia, dove il bilancio delle ferrovie, dopo di avere soddisfatto a tutti i suoi oneri, versa ogni anno al bilancio generale dello Stato delle somme molto considerevoli. Ciò evidentemente equivale ad un'imposta odiosa, che grava sui viaggiatori e speditori di merci a favore della generalità dei contribuenti.

Non insisto su questo fatto, perchè in Italia ne siamo troppo lontani. Invece in Italia si verifica l'anormalità contraria egualmente odiosa, e cioè che la generalità dei contribuenti paga ogni anno una somma colossale, che io credo di poter valutare a circa 200 milioni, per ottenere che i viaggiatori e le merci circolino sulle ferrovie ad un prezzo inferiore a quello che sarebbe equo che da loro fosse pagato.

Il principio economico che il consumatore debba pagare tutto quanto viene a costare l'oggetto di consumo che egli acquista, è un principio giusto e sacrosanto, ma, come tutti i principii scientifici, in pratica può avere delle eccezioni, poichè in pratica spesso non si verificano, come diceva, fin dai suoi tempi, Pellegrino Rossi, quelle condizioni astratte, dalle quali la scienza deduce le sue conclusioni.

Così, se lo Stato eseguisce un'opera dando la prevalenza alle considerazioni politiche sulle considerazioni economiche, o anche ispirandosi soltanto a considerazioni politiche, evidentemente non si può più pretendere che si possano applicare le deduzioni economiche.

E per mettere in evidenza il mio concetto mi permetto di valermi di un esempio. Il Governo e il Parlamento Italiano decisero di fare un grandioso monumento al Re Vittorio Emanuele a Roma, e per questo monumento si spenderanno 25 o 30 milioni (io non so davvero quello che si spenderà per questo monumento, ma credo che non lo sappia nè il Governo, nè altri), e naturalmente per ordinare ed eseguire questo lavoro colossale non si è tenuto conto di alcuna considerazione economica. Le quote d'ingresso che pagheranno i visitatori non rappresenteranno nemmeno la terza o quarta parte delle spese di sorveglianza e di manutenzione. Ma chi potrebbe accusare il Governo e il Parlamento di avere sciupati i denari dei contribuenti? Chi potrebbe rimpiangere che l'Italia nuova dimostri al mondo di saper fare un monumento simile a quelli della Roma antica? Un paese non vive di solo pane, e le ragioni morali, le ragioni artistiche possono talora prevalere su tutte le altre.

Dunque, sebbene nessuno più di me sia convinto della somma importanza delle considerazioni economiche, pur tuttavia ammetto che vi possano essere delle eccezioni. Ma soggiungo subito che se domani sorgesse qualche pazzo a proporre un altro monumento simile a quello di Roma, il pubblico italiano dovrebbe insorgere e lapidarlo.

E, tornando al mio argomento, dirò che il Governo Italiano nella costruzione delle ferrovie non poteva far a meno di tener conto delle considerazioni politiche, e in alcuni casi di dare a queste la prevalenza sulle considerazioni economiche. Ma il male è stato che quello che poteva essere giustificato come eccezione, è diventato invece la regola generale ed assoluta. E si è ancora esagerato nella esecuzione, costruendo tutte ferrovie grandi, mentre in varii siti avrebbero potuto bastare benissimo delle piccole ferrovie.

Ma constatati questi errori, credo che sia omai cosa inutile il fare delle recriminazioni sul passato, e che bisogna adattarsi ad accettare il fatto compiuto. Ma, giova ripeterlo, questo fatto compiuto porta alla anormalità grave che la generalità dei contribuenti deve pagare ogni anno una somma colossale, perchè i viaggiatori e le merci possano circolare sulle ferrovie.

A me pare che tutto ciò sia di una evidenza palmare, e se per fatale necessità di cose io dico che bisogna adattarsi al fatto compiuto, domando come mai sia possibile che vi siano degli uomini ragionevoli, i quali propongano di aggravare ancora questa anormalità e quest'ingiustizia, creando delle tariffe a perdita e delle tariffe di penetrazione, e creando una nuova serie di ingiustizie col concedere dei favori a mezzo delle tariffe ferroviarie ad una regione!

***

Io sono ben lontano dal credere che le nostre tariffe ferroviarie debbano rimanere immobili e cristallizzate. Basta guardare alla genesi empirica di queste tariffe e alle complicazioni che man mano sono andate accomulandosi per comprendere la necessità di semplificazioni e di riduzioni. Ma queste semplificazioni e queste riduzioni debbono essere fatte con molto accorgimento e coll'intento di diminuire e non mai di aggravare lo stato anormale che io ho cercato di mettere in luce.

Ma qui comincia la confusione di Babele; tutti pretendono di conoscere la complicatissima materia ferroviaria e si vien fuori con dei paragoni che non reggono, si scambiano fatti speciali con i generali, si scambiano gli effetti con le cause, si dimentica ogni principio economico e si vien fuori con le assurde proposte delle tariffe a perdita, delle tariffe politiche e delle tariffe di penetrazione. I più modesti propongono delle tariffe che rappresentino le sole spese vive di trasporto.

Basta l'enunciare quelle *peregrine trovate* per comprendere che sono altrettanti errori economici. Ma cercherò di parlarne nel più breve modo che mi sarà possibile.

Le spese vive di trasporto variano notevolmente da linea a linea per mille ragioni diverse, e sulla stessa linea la spesa varia da un giorno all'altro. Se fra quella, che si crede di stabilire come spesa viva pel trasporto, e la tariffa, non si lascia un conveniente margine, si avrà la delusione in fin d'anno di trovare che le tariffe a rimborso di spesa sono diventate delle tariffe a perdita.

E poi è assolutamente erroneo il pretendere di non considerare come spesa viva di trasporto il premio di assicurazione, e l'interesse del capitale di impianto e del capitale di esercizio.

Se il trasporto di viaggiatori o di merci si liquida con una perdita per l'azienda ferroviaria, evidentemente questa perdita dovrà essere pagata da qualcheduno, e necessariamente questo qualcheduno sarà l'erario pubblico, ossia la generalità dei contribuenti.

E poichè, come abbiamo veduto, la generalità dei contribuenti è già gravata dall'enorme spesa di circa 200 milioni all'anno per rendere possibile ai viaggiatori e alle merci di circolare sulle ferrovie, io mi domando se non sia cosa da pazzo il proporre di aumentare ancora il peso dei contribuenti per far fare qualche ulteriore e piccola economia ai viaggiatori e agli speditori?

Più irragionevole e più ingiusta diventa la tariffa a perdita quando invece di essere generale per tutti è speciale per una data regione, poichè in primo luogo il benefizio che si crede di concedere allo speditore, generalmente va invece a favore del destinatario, e in secondo luogo crea invidia fra i favoriti e quelli che non lo sono, crea infinite domande di favori nuovi, altera ingiustamente i prezzi dei mercati, e semina il malcontento in tutto il paese.

Vengono poi i fautori delle tariffe differenziali, e a questo riguardo osservo che se noi andiamo a cercare nel grande arsenale delle nostre tariffe, vi troviamo già adesso diverse tariffe ispirate a questo principio per facilitare le spedizioni a grande distanza. E dico subito che si possono fare degli altri passi in questa via senza alterare l'economia dell'azienda ferroviaria. Ma anche per queste tariffe differenziali bisogna guardarsi dalle esagerazioni, perchè non solo si danneggia l'azienda ferroviaria a danno della generalità dei contribuenti, ma si alterano artificiosamente i prezzi naturali delle cose.

Quello poi che è una esagerazione colossale e nello stesso tempo una vera ingenuità, è la così detta « tariffa di penetrazione » che l'on. Pantano ha domandata con grande eloquenza, preconizzandola come il solo mezzo di vincere

le ostilità doganali degli Stati vicini e sostenere così la nostra esportazione.

In primo luogo osservo che queste tariffe di penetrazione sono dei veri premi alla esportazione, e cioè è l'erario e per esso la generalità dei contribuenti che si prende il piacere di regalare una somma a Tizio o Caio per metterlo in grado di trasportare all'estero una data merce. E' il protezionismo spinto all'esagerazione, è la quintessenza dell'artificio, che non dovrebbe aver l'onore di essere portata in Parlamento.

Ma è anche una vera ingenuità, poichè per vendere una merce all'estero non basta di trasportarla fino al nostro confine, ma bisogna farla proseguire con le ferrovie estere per arrivare fino a quel centro commerciale dove può essere venduta. E se un paese estero non ha piacere di ricevere una data merce dall'Italia, ha sempre il mezzo di rendere vana la nostra tariffa di penetrazione, mettendo una sovratassa per il percorso sulle proprie ferrovie, se pur non trova il mezzo diretto o indiretto di aumentare il dazio doganale.

* * *

Ma, si dice, ribassando le tariffe vengono alla ferrovia viaggiatori e merci che prima non potevano sostenere le tariffe elevate, e così coll'aumento del traffico, non solo non si avrà diminuzione del prodotto netto, ma in molti casi si avrà aumento.

E in questa asserzione vi è un poco di vero, ma vi è molto di artificioso e di falso.

In primo luogo osservo che se si commette la follia di stabilire delle tariffe a perdita, la perdita sarà tanto maggiore quanto maggiore è l'aumento del traffico. In secondo luogo osservo che quando una data regione dà già alla ferrovia tutto quello che può dare, una riduzione di tariffe non può avere altro effetto che di diminuire il prodotto lordo e aumentare il coefficiente d'esercizio. Una semplice riduzione di tariffe non può trascinare alla ferrovia il viaggiatore che non ha alcuna ragione di viaggiare, nè può far sorgere di sotterra la merce che non esiste.

Ma ammettiamo che non si commetta la follia di adottare delle tariffe a perdita, ed ammettiamo di non trovarci di fronte ad un paese povero che non può alimentare il traffico delle ferrovie. In queste circostanze favorevoli, è certo che ad una diminuzione di tariffe succede un aumento più o meno considerevole di traffico, ma fatalmente avviene un fatto nuovo al quale poco o nulla badano tutti quei signori che si credouo di poter sentenziare sulle cose ferroviarie.

E questo fatto nuovo è la necessità di aumentare il capitale d'impianto, poichè supponendo, per esempio, che il traffico aumenti del 50 0|0, diventa impossibile che si possa far fronte al traffico nuovo con lo stesso materiale mobile e con gli stessi impianti fissi.

La spesa per questo aumento di capitale è sempre molto grave, e in certi casi può essere gravissima, e bisogna anche pensare al servizio di questo nuovo capitale e al suo ammortamento.

Ma tutto ciò non basta ancora. Se in una ferrovia si verifica un aumento di traffico senza toccare sensibilmente alle tariffe, il coefficiente di esercizio ossia il rapporto fra le spese e il prodotto lordo, diminuisce. E questa diminuzione, che dipende da mille cause diverse, può essere maggiore o minore, ma si verifica sempre.

Invece se l'aumento di traffico avviene in seguito a diminuzione di tariffe, la spesa dell'unità di traffico diminuisce in modo sensibilmente eguale al caso precedente, ma non è affatto sicuro che avvenga la stessa cosa per il coefficiente di esercizio che dipende dal rapporto di due termini; anzi può benissimo aumentare. E perchè questo coefficiente si mantenga costante, bisogna che l'aumento del traffico e la diminuzione della spesa dell'unità di traffico si verifichino precisamente in un dato rapporto. E chi potrebbe garantire che tutto ciò si verifichi quando si vuole andare avanti alla cieca e con disposizioni improvvisate?

Non posso sviluppare di più questo argomento, ma spero che anche da questi pochi cenni si comprenda che la questione delle tariffe ferroviarie è assai più difficile e delicata di quanto credono i nostri uomini politici.

Gli argomenti che ha adoperato l'on. Pantano per domandare che il Governo, levati di mezzo tutti i vincoli contrattuali con le Società esercenti, si renda assoluto padrone delle tariffe ferroviarie che in sua mano e con l'esercizio di Stato devono diventare un'eccellente arma politica per cementare l'unità nazionale, per aiutare le provincie che hanno bisogno di risorgere economicamente, per aumentare la produzione nazionale e favorire l'esportazione, sono sottosopra gli stessi che furono adoperati dal Principe di Bismarck per fare accettare dal Parlamento tedesco il riscatto delle ferrovie e inaugurare l'esercizio di Stato.

Ma se noi teniamo ben fermo il concetto economico che le tariffe ferroviarie non debbano mai servire a scopi politici e non debbano mai diventare nè tasse fiscali, nè tasse di favore, i ragionamenti del Principe di Bismarck e dell'on. Pantano diventano la più fiera condanna dell'esercizio di Stato, e dimostrano quanto sia opportuno che il Governo si trovi legato da patti contrattuali.

Se il Governo parlamentare può disporre liberamente delle tariffe, non può non avvenire che o presto o tardi abusi di questa padronanza per scopi politici. Oggi con le insistenze del partito socialista, e con lo scetticismo che ha invaso tutti gli altri partiti, il Governo inclina a commettere l'abuso di favorire i consumatori dei trasporti ferroviari a danno della massa dei contribuenti, ma non è punto escluso il pericolo che domani, prevalendo altre tendenze o nascendo altri bisogni, il Governo inclini a commettere l'abuso opposto, favorendo la massa dei contribuenti a danno dei consumatori dei trasporti ferroviari.

L'on. Saporito, che pur protende all'esercizio ferroviario fatto da Società private, si lascia anch'esso guidare dalla corrente dominante e vorrebbe lasciare il Governo padrone delle tariffe, perchè ha fede nella prudenza dei Ministri appoggiata dalla prudenza del Consiglio delle tariffe.

Ma quanto valga questa fede dell'on. Saporito è stato dimostrato dai recenti fatti tutti diametralmente opposti ai concetti della Commissione Reale e dell'on. Saporito. E il Consiglio delle tariffe non si è fatto punto vivo!

E pensare che non si tratta che di un primo passo, e che difficilissimamente potrà il Governo arrestarsi nella china rovinosa in cui si è messo.

L'industria e il commercio nazionale possono vivere, e anche prosperare con le tariffe sensibilmente elevate che abbiamo oggi. Ma ogni vita industriale e commerciale vien meno quando manca ogni stabilità di tariffe; quando, come nelle contraddanze, le tariffe cambiano sempre di posizione e di figura; quando ad ogni cambiamento di Ministero, ad ogni prevalenza dei partiti politici, tutto l'edificio delle tariffe ferroviarie può essere capovolto.

Ecco la ragione per la quale io credo che tutta l'eloquenza dell'on. Pantano sia la più efficace dimostrazione che in Italia sarebbe rovinoso l'esercizio di Stato, e che è necessario che il Governo sia legato da patti contrattuali, i quali, senza escludere le semplificazioni e i miglioramenti delle tariffe, ne assicurino però una conveniente stabilità.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

I TRASPORTI TERRESTRI

all' Esposizione di Milano 1905

La Mostra internazionale dei trasporti terrestri sarà gran parte della grandiosa Esposizione di Milano del 1905.

L'idea di una Esposizione tanto speciale come quella dei trasporti terrestri, fu suggerita dal prossimo avverarsi di quel mirabile avvenimento che è il traforo del Sempione. Sarà come il coronamento di tutte le ansie, di tutte le speranze che la grandiosa opera ha suscitato, di tutto l'immane lavoro che ha richiesto all'energia dell'uomo.

Il Comitato Esecutivo nel fissare il programma di questa Mostra, come delle altre dedicate ai trasporti marittimi ed all'arte decorativa, e della Galleria del lavoro per le arti industriali, ha affermato il giusto proposito che ogni ramo di essa debba avere una schietta impronta di specialità e di elezione. La grande impresa che Milano sta preparando intende infatti ad affermare i sommi caratteri dell'arte moderna, rivelarci i molteplici progressi dell'industria; non vuole dar vita ad un faragginoso emporio di produzione comune.

Ciò premesso, esaminiamo brevemente il programma di questa Mostra. Si compone di 10 divisioni: la prima è dedicata alle strade ordinarie con tre categorie: parte storica e descrittiva; parte amministrativa e parte tecnica. La seconda divisione riguarda il carreggio, la terza il ciclismo, la quarta l'automobilismo, la settima l'aereonautica, l'ottava la posta, la telegrafia e la telefonia, e la decima la parte retrospettiva dei trasporti terrestri.

La nona è dedicata completamente al Sempione, ai mezzi coi quali fu vinto, alla sua storia ed al suo avvenire.

Le divisioni quinta e sesta sono di speciale interesse tecnico ed economico.

La quinta riguarda infatti le strade ferrate (esclusa la trazione elettrica) e la sesta i trasporti elettrici terrestri. Di queste riproduciamo integralmente i programmi.

STRADE FERRATE. — CATEGORIA I. — Progetti di vie di comunicazioni terrestri d'ogni specie; corografie, planimetrie, rappresentazioni in rilievo, profili e sezioni; progetti, disegni, fotografie, modelli di opere d'arte; ponti, viadotti, gallerie, passi a livello, cavalcavie, sottopassaggi, ecc. ecc.

CATEGORIA II. — Progetti, disegni e fotografie di stazioni; piani generali; stazioni passeggeri e merci; fabbricati viaggiatori; marciapiedi; sottopassaggi e cavalcavie pel collegamento dei marciapiedi; tettoie; latrine; magazzini merci; *silos;* piani caricatori; stazioni di smistamento; rimesse locomotive; rimesse veicoli; alimentazione delle macchine, serbatoi, pompe, condotte e colonne d'alimentazione; officine di produzione del gas e della luce elettrica per la illuminazione delle stazioni e dei convogli; officine di costruzione e di riparazione delle locomotive e dei veicoli; fabbricati per la manutenzione e sorveglianza della via; case cantoniere, garette, cabine, ecc.

CATEGORIA III. — **Ferrovie ordinarie a binario normale o ridotto.** — *Classe 1ª* — Sovrastruttura; piattaforma; massicciata; rotaie; sostegni e attacchi delle rotaie; collegamento dei giunti delle rotaie; stecche e altre parti costitutive dell'armamento; scambi; piattaforme; ponti girevoli; carri trasbordatori; pompe; motori relativi; pulsometri; apparecchi per sollevare i pesi; *grues* fisse e *grues* mobili; argani a mano, a vapore, ad acqua sotto pressione, elettrici; *grues* speciali pel sollevamento di materie sciolte; ascensori; montacarichi; macchine e attrezzi per servizio dei *silos;* mezzi per assicurare l'esercizio in genere; ventilazioni delle gallerie; paranevi.

Classe 2ª — Segnali; telegrafi; telefoni; dischi; semafori; segnali lungo la linea; sistemi di blocco automatici e non automatici; sistemi di collegamento delle manovre di scambi e segnali; sistemi di comunicazione fra le stazioni e i convogli in marcia.

Classe 3ª — Utensili della via e delle stazioni; attrezzi delle officine e dei depositi.

Classe 4ª — Materiale mobile; locomotive-*tenders*, vetture viaggiatori, bagagliai, vetture postali, carri scuderia, carri speciali per derrate alimentari, carri merci e parti staccate dei medesimi; freni isolati, freni continui; riscaldamento, illuminazione e ventilazione delle vetture; segnali dei convogli; segnali di intercomunicazione nei convogli; spazzanevi; veicoli dinamometrici; determinazione delle resistenze e apparecchi relativi; dinamometri, indicatori, ecc.; apparecchi registratori della velocità; altri indicatori in genere.

Classe 5ª — Servizio militare delle ferrovie; mezzi per interrompere e ristabilire le comunicazioni ferroviarie; vetture e treni-ospedale e loro arredamento; barelle di trasporto dei feriti; treni blindati; treni militari.

Classe 6ª — Esercizio e amministrazione delle strade ferrate; orari; tabelle di carico e turni di servizio delle locomotive; ripartizione del materiale rotabile; servizio dei viaggiatori, biglietti, sistemi di vendita dei biglietti, casellari, timbri, mezzi di controllo, avvisi, tariffe, servizi speciali per emigranti; servizio delle merci, tariffe, mezzi di consegna e riconsegna, sistemi d'imballaggio per rendere possibile o facilitare il trasporto delle merci, disposizioni e attrezzi per la manipolazione delle merci.

Classe 7ª — Personale; regolamenti di servizio; assunzione del personale; scuole; organizzazione delle amministrazioni ferroviarie.

Classe 8ª — Servizio sanitario nelle ferrovie; ambulanze stabili nelle stazioni; posti di soccorso; medicature d'urgenza; cassette di soccorso sui treni viaggianti; provvedimenti e cura profilattica a difesa del personale contro la malaria; igiene dei convogli, delle stazioni, delle latrine, dei dormitoi; disinfezione e pulitura dei convogli; sputacchiere e soppedanei.

Trasporto di ammalati (passeggeri); trasporto dei feriti (infortuni); barelle; lettighe; trasformazione dei carri ferroviari in ambulanze viaggianti; trasformazione delle sale nelle stazioni in ambulanze.

Consorzi sanitari fra il personale; funzionamento delle ambulanze speciali e cura delle malattie particolari al personale viaggiante.

CATEGORIA IV. — **Ferrovie di sistemi diversi.** — Ferrovie a dentiere, funicolari, aeree, scorrevoli, ecc.; armamento; materiale e motore o di trazione; freni ed altri mezzi di sicurezza; materiale di trasporto.

CATEGORIA V. — **Tramvie urbane ed interurbane.** — *Classe 1ª* — Armamento sulle strade carrettiere di diversa natura; scambi, piattaforme, carri trasbordatori, disposizioni per voltare i veicoli; posa, manutenzione e pulizia dell'armamento.

Classe 2ª — Vetture a trazione animale; locomotive e vetture automotrici a vapore, ad acqua calda, ad aria compressa, a gas, ecc.; materiale mobile per tramvie a trazione meccanica.

Classe 3ª — Tramvie a macchina fissa, a fune, pneumatiche, ecc.

Classe 4ª — Regolamenti, tariffe, amministrazioni.

CATEGORIA VI. — **Mezzi di trasporto speciali assimilabili alle ferrovie.** — Ferrovie ad una sola rotaia; impianto della via, motori, materiale di trasporto; trasporto di navi per ferrovia; piattaforme mobili; telferaggio.

CATEGORIA VII. — **Bibliografia.** — Statistica; carte speciali; pubblicazioni relative alle strade ferrate.

TRASPORTI ELETTRICI TERRESTRI. — CATEGORIA I. — **Impianti generatori.** — *Classe 1ª* — Progetti; disegni; modelli di impianti idraulici ed a vapore o di stazioni centrali per trazione elettrica.

Classe 2ª — Dinamo; alternatori e trasformatori di tipi specialmente destinati alla trazione elettrica.

Classe 3ª — Accumulatori stazionari in servizio della trazione.

CATEGORIA II. — **Linee elettriche ed armamento delle vie.** — *Classe 1ª* — Pali; sostegni; isolatori; sistemi di sospensione e di armamento dei fili.

Classe 2ª — Conduttori aerei per linee di trasmissione a distanza e per linee di servizio; conduttori ed isolatori per terza rotaia.

Classe 3ª — Armamento delle ferrovie elettriche; sistemi di congiunzione elettrica fra le rotaie; scambi; tipi speciali di armamento per *trams* a presa sotterranea ed a contatti superficiali.

Classe 4ª — Accessori delle linee elettriche; apparecchi di segnalazione; telefonia e telegrafia in servizio delle linee; apparecchi di manovra e di sicurezza; parafulmini.

CATEGORIA III. — **Materiale mobile.** — *Classe 1ª* — Motori speciali per trazione elettrica.

Classe 2ª — Parti di vetture per trazione elettrica; carrozzeria; accessori della cabina di manovra, apparecchi di comando (*controller*); diversi tipi di *trolley* e di presa di corrente della terza rotaia.

Classe 3ª — Vetture automotrici complete speciali per servizio tramviario; vetture rimorchiate.

Classe 4ª — Vetture automotrici complete per trazione elettrica sulle grandi linee ferroviarie; locomotive elettriche; vetture rimorchiate.

Classe 5ª — Automobili a filo aereo su strade ordinarie.

Classe 6ª — Accumulatori elettrici destinati al servizio della trazione.

Classe 7ª — Servizi elettrici accessori sulle vetture, illuminazione, riscaldamento.

CATEGORIA IV. — **Applicazioni diverse della trazione elettrica.** — *Classe 1ª* — Ferrovie funicolari; trasporti aerei.

Classe 2ª — Argani; *grues;* cabestani; ascensori.

Classe 3ª — Applicazioni speciali alle miniere.

CATEGORIA V. — **Documenti.** — *Classe 1ª* — Progetti; disegni e modelli in genere.

Classe 2ª — Dati statistici sulla costruzione e l'esercizio delle tramvie e ferrovie elettriche; dati sul costo e sugli introiti.

LA RIDUZIONE DELLE TARIFFE FERROVIARIE
PER IL TRASPORTO DEL VINO

Il Consiglio dei Ministri ha deliberato di estendere alle Provincie del Nord gli stessi benefici di riduzione nelle tariffe ferroviarie per trasporti di prodotti agricoli e alimentari conceduti alle Provincie del Sud.

Tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, furono definitivamente concertate le varie disposizioni del decreto con cui tale riduzione sarà fissata.

Il decreto è stato spedito alla firma reale.

Mercè di esso, le facilitazioni contenute nel precedente decreto 24 giugno, relativo al Mezzogiorno e riguardanti i trasporti nell'interno del regno dei vini, mosti ed uve pigiate dalle Provincie Meridionali, sono estese a tutta la Penisola. In tal guisa, sui prodotti accennati, da qualunque stazione spediti, si avranno le medesime riduzioni.

Sono pure estesi a tutto il Regno i ribassi delle tariffe pei vini, mosti ed uve pigiate destinate all'esportazione; ed affinchè di questa riduzione possano avvantaggiarsi anche le regioni meno lontane dai confini, si è tolta la condizione del percorso non minore di 600 chilometri, estendendo il beneficio ad ogni percorrenza.

Il Governo ha anche deliberato che nei nuovi capitolati delle Amministrazioni della guerra e della marina sia prescritto che tutto il vino da acquistarsi debba essere nazionale.

Ispirandosi agli stessi criteri di uguaglianza ed assecondando i desideri manifestati da varie Camere di Commercio, il Governo ha pure esteso a tutto il Regno la diminuzione delle tariffe ferroviarie per le paste da vermicellaio.

Il decreto avrà esecuzione dal 1° settembre onde dare tempo alle Società ferroviarie di prendere tutte le misure necessarie per l'applicazione delle tariffe ridotte.

Infine con due successive circolari del Ministro dell'Interno e con altra del Guardasigilli si sono date disposizioni onde assicurare l'energica e completa applicazione della legge per combattere le frodi e le adulterazioni nella preparazione e nel commercio dei vini.

Come si vede chiaramente, nessuna delle disposizioni date a favore del Sud è negata alle Provincie del Nord; anzi nei nuovi atti del Governo, come appare dalla circolare ultimamente riassunta, si mostra la sollecitudine di portare aiuto alla produzione nazionale.

Possiamo rallegrarci che le condizioni della nostra finanza consentano di prendere provvedimenti che, fuor di dubbio, avranno una larga, benefica ripercussione sul lavoro nazionale che sono destinati a giovare in modo diretto.

A meglio determinare la portata dei provvedimenti contenuti nel decreto in parola, diamo qui appresso alcuni particolari:

Alla tariffa n. 1055 pei vini in esportazione a carro completo sono aggiunti i prezzi per le piccole percorrenze.

Con questa aggiunta, la tariffa che prima si applicava solo alle percorrenze di almeno 600 chilometri, o paganti per 600 chilometri, è resa applicabile anche alle percorrenze minori, con riduzioni del 20 0[0 fino a 100 chilom. e del 25 da 101 in poi, ferme restando le riduzioni del 40 0[0 per le percorrenze da 600 chilometri in avanti.

La tariffa che ora è applicabile all'esportazione via di terra ed a quella pei porti di Venezia, Genova, Savona, Liverno, Ancona, Napoli e Brindisi, sarà estesa a tutti i porti del Regno.

Il decreto stesso istituisce una nuova tariffa n. 1069, piccola velocità, per le spedizionl all'interno in carri completi, con due serie, l'una pei vini in fiaschi e in damigiane, l'altra pei vini in botti, barili e serbatoi, dalle provenienze a Nord della linea di delimitazione della Regione meridionale di cui al decreto 24 giugno 1903.

Le riduzioni sono nella misura del 10 0[0 fino a 600 chilometri e del 20 0[0 da 601 chilometri in poi sulle tariffe rispettivamente applicabili.

Con questi due provvedimenti viene fatta parità di trattamento a tutta la produzione vinicola del Regno sia per l'esportazione, sia per i trasporti all'interno; in altri termini ogni regione fruirà di uno stesso ribasso percentuale sulle tariffe che ad essa sono state applicate fino ad oggi.

Infine il decreto provvede alla estensione delle riduzioni stabilite a favore del Mezzogiorno per le paste da vermicellaio a tutte le altre regioni del continente con un ribasso percentuale eguale a quello stabilito per la tariffa n. 1053 approvata con detto decreto 24 giugno, ma anche qui sulle tariffe attualmente vigenti in ciascuna ragione. A quest'uopo venne creata una nuova serie *D* coi ribassi per spedizioni di 500 chilogrammi almeno in provenienza dalle località che oggi non sono ammesse alle tariffe locali stabilite per questa merce. La serie *A* poi, col peso minimo di 6 tonnellate, è estesa a tutto il Regno e la serie *B* è ammessa per le linee dell'antica rete meridionale fino a Bologna che oggi fruiscono della tariffa n. 202.

LE DISILLUSIONI
DEL PERSONALE DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE

Il *Giornale svizzero delle ferrovie*, organo ufficiale della Federazione degli agenti, pubblica, nel suo numero del 18 luglio 1903, l'articolo seguente che costituisce una nuova prova della disillusione che ha provocato il riscatto delle ferrovie fra il personale delle reti svizzere.

Per ogni buon fine, crediamo utile di metterlo sotto gli occhi del personale italiano:

« I diritti acquisiti dal personale saranno salvaguardati ». Queste sono le parole che il Consiglio Federale indirizzava al popolo nel suo Messaggio sul riscatto delle ferrovie da parte della Confederazione.

Queste promesse sono state esse mantenute?

Noi abbiamo ogni giorno la prova contraria, e se tutto ciò fosse stato previsto, il voto che abbiamo dato non sarebbe stato affermativo. Se lo fu, se il personale ferroviario, poche eccezioni fatte, fu unanime ad approvare il riscatto, è perchè aveva fede nelle promesse delle Autorità federali, ed era lungi dal supporre che non erano sincere. I vantaggi che si fecero intravvedere e che sono stati accordati, sono talmente minimi in confronto di ciò che abbiamo già perduto, che dobbiamo rimpiangere l'epoca in cui le nostre ferrovie non erano ancora proprietà del paese.

Stabiliamo la bilancia della nostra situazione.

Dalla parte dei vantaggi che gli erano stati promessi, il personale ha ricevuto, a partire dal 1° maggio, un aumento di stipendio che, per molti, non fu quello che avrebbe dovuto essere. Quelli che contavano 25 anni e più passati al servizio delle ferrovie, speravano che il massimo dello stipendio previsto per il loro impiego sarebbe stato loro accordato: non fu così. Conosciamo degli agenti qualificati, aventi almeno 25 e 30 anni di servizio, che sono lungi dall'avere questo *maximum* che si sarebbe dovuto loro dare.

Ecco per i vantaggi accordati al personale. Passiamo ora a ciò che fu loro tolto.

Anzitutto, una parte dei permessi di libera circolazione per essi e loro famiglie, i buoni di trasporto a metà tariffa per il legno da bruciare. Poi un grande numero di agenti sono stati danneggiati dalla nuova classificazione delle stazioni; il massimo di dispendio per alcuni di essi è inferiore a quello a cui potevano aspirare sotto il regime delle Compagnie private, ciò ch'è inammissibile e costituisce un grave attentato ai diritti acquisiti dal personale e di cui si garantiva il mantenimento.

La legge ci accorda annualmente 52 giorni di riposo; finora 41 erano fissati preventivamente, ed il resto, cioè 11, poteva essere chiesto dal personale quando questo ne aveva bisogno per una ragione qualsiasi. Che cosa vediamo ora?

Per il servizio estivo tutti i congedi sono fissati prima: il personale degli uffici merci non ottiene più che delle domeniche e non ha diritto a nessun giorno feriale fino al 30 settembre.

Ecco dunque una parte del personale privato durante tutta la bella stagione di un giorno di libertà all'infuori del festivo.

Questa è una vera schiavitù: una simile decisione non onora quelli che l'hanno presa ed il personale intero deve protestare contro un simile stato di cose.

Il Comitato federativo vorrà presentare a chi di ragione le rivendicazioni di tutti quelli che sono lesi, perchè non si può supporre che la Direzione generale non si fermerà qui e si toglieranno ancora, se ciò è possibile, i pochi vantaggi che ci restano delle Compagnie private.

Noi attendiamo con impazienza il Questionario che deve pervenire al personale; numerosi saranno i reclami giustificati degli antichi agenti del Giura-Sempione che il Comitato federativo dovrà esaminare prima di presentarli ai nostri superiori. Noi abbiamo veduto il nostro Comitato all'opera; coloro che sono stati messi alla testa della nostra organizzazione godono tutta la nostra fiducia, e noi siamo certi che faranno quanto sta in loro per far trionfare le rivendicazioni legittime che il lavoro che noi compiamo giornalmente giustifica.

STATISTICA DELLE FERROVIE SVIZZERE PEL 1901

Il Dipartimento federale delle poste e ferrovie a Berna ha pubblicato recentemente la statistica delle ferrovie svizzere per l'anno 1901.

Da essa si rileva che la lunghezza costrutta delle ferrovie svizzere a trazione meccanica era al 31 dicembre 1901 di 3764 km., cioè di 57 km. superiore a quella dell'anno precedente; la lunghezza media esercitata comprendeva per contro 3845 km., cioè 14 km. di meno che alla fine del 1900. Il materiale rotabile si accrebbe di 34 locomotive (1232 in totale), 48 vetture viaggiatori (2943), 20 furgoni bagagli (566) e 180 vagoni merci (13,431). Il percorso del materiale rotabile è stato in media di 30,750 km. per locomotiva, 32,997 per asse di vettura viaggiatori e 13,894 per asse di carro merci. In rapporto all'anno precedente, vi è una diminuzione tanto nel movimento dei viaggiatori che in quello delle merci. Il numero dei viaggiatori trasportati ammonta a 60,659,534 (62,800,212), rappresentante 318,398 viaggiatori per chilometro di linea (321,028); quello delle merci è stato di 13,860,107 tonn. (14,591,491), cioè 200,434 tonn. per km. di linea (208,812). I prodotti del movimento viaggiatori ammontarono a 59,053,579 fr. (59,882,700), cioè a 97 cent. per viaggiatore, rappresentanti il 44.55 0|0 del totale del prodotto dei trasporti; i bagagli diedero 5,131,382 franchi, gli animali 2,608,291 fr., le merci 65,754,973 fr. (67,448,159), cioè il 55.45 0|0 del prodotto totale dei trasporti. Esso fu di 132,548,225 franchi, cioè a 34,468 per km., di 2,164,799 fr. uguale 1.60 0|0 inferiore a quello dell'esercizio precedente.

Coi prodotti diversi, il prodotto totale ammonta a franchi 139,934,224 (36,388 fr. per km. di linea).

Le spese dell'esercizio passarono da 73,421,812 franchi a 77,164,628 franchi (20,066 per km. di linea). Le spese sono del 4.79 0|0 più elevate che nell'esercizio precedente. Aggiungendovi le « spese diverse », l'ammontare totale delle spese salì a 87,470,896 fr. (22,746 per km.), lasciando una eccedenza del prodotto dei trasporti di 55,383,597 fr. (14,402 per km.), somma che è di 6,401,444 inferiore a quella del 1900. Il prodotto netto risulta di 40,772,919 franchi (8,308,179 fr. di meno dell'esercizio precedente).

Le 27 funicolari che esistevano alla fine dell'esercizio avevano una lunghezza totale di 25 km.; le 30 Compagnie di tramways possedevano 338 km. di linee, e la lunghezza delle 397 linee di raccordamenti privati comportava 138 chilometri.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

I lavori pel Porto di Genova.

Sono incominciati a Genova i lavori di perforazione nella collina di San Benigno per l'apertura di tre gallerie che devono, secondo i progetti approvati dal Governo, riunire direttamente quel porto con Sampierdarena e il costruendo parco vagoni del Campasso.

Tali gallerie, della lunghezza approssimativa una di m. 600 e le altre due di m. 400, hanno per iscopo di concorrere al rapido sfollamento delle calate dall'ingombro delle merci scaricate dai galleggianti.

Tutte tre hanno il loro sbocco a mare sul piano di scarico del porto. La prima ha l'apertura presso l'attuale galleria di San Lazzaro; la seconda verso il ponte Biagio Assereto e la terza verso il Passo Nuovo. Queste tre gallerie poi al loro sbocco verso Monte si riuniscono in un'unica linea, che sottopassando con due altre gallerie i contrafforti alle spalle dell'abitato di Sampierdarena, raggiunge il detto Parco del Campasso.

Anche nel Parco propriamente detto i lavori sono iniziati e vengono attivamente condotti per quanto lo consente la disponibilità dei terreni, che il Governo ha obbligo di espropriare per consegnarli poi alla Società del Mediterraneo, esecutrice dei lavori. Se, come sperasi, anche la parte mancante dei terreni potrà, senza molto ritardo, venire espropriata, i lavori potranno svilupparsi su tutta la loro estensione e verranno certamente condotti con tutta la sollecitudine imposta dalla necessità di potere al più presto possibile fruire dei notevoli vantaggi che le nuove linee ed il Parco del Campasso arrecheranno all'esercizio del porto di Genova.

Traforo del Sempione.

(Stato dei lavori al 1° agosto 1903).

Galleria di avanzamento:	Lato nord Briga	Lato sud Iselle	Totale
Lunghezza al 1° luglio 1903 m.	9427	6766	16,193
Progresso mensile . . . . »	218	176	394
Totale al 1° agosto 1903 . m.	9645	6942	16,587
Operai:			
Fuori galleria, totale giornate	14,411	15,797	30,208
» media giorn. .	476	509	985
In galleria, totale giornate .	32,874	29,477	62,351
» media giorn. .	1,154	1,002	2,156
Effettivo massimo lavoranti simultaneamente	462	401	863
Totale dei cantieri: totale giorn.	47,285	45,274	92,559
» media giorn.	16,30	15,11	31,41

Lato Nord. — La galleria di avanzamento ha attraversato lo schisto micaceo, il calcare bianco micaceo e le aniditriti. Il progresso medio della perforazione meccanica è stata di m. 7.52 per giornata di lavoro. La perforazione meccanica è stata sospesa durante 38 ore e 50 minuti in causa della piena del Rodano.

La notte dal 3 al 4 luglio, il garzone Pierganti Vincenzo di Casalbano (provincia di Salerno), fu gravemente ferito da una locomotiva ad aria compressa.

Le acque provenienti dal tunnel comportano 43 litri al secondo.

Lato Sud. — La galleria di avanzamento ha attraversato il micaschisto nero, il gneiss e il calcare cristallino. Il progresso medio della perforazione meccanica è stato di m. 5.68 per giornata di lavoro.

Le acque provenienti dal tunnel comportano 1150 litri al secondo.

Il Consorzio autonomo del Porto di Genova.

Martedì scorso è stata solennemente inaugurata a Genova la prima sessione dell'assemblea del Consorzio autonomo del porto.

All'inaugurazione erano presenti tutti i membri del Consorzio, il sotto-segretario di Stato dei Lavori Pubblici on. Niccolini, le Autorità ed il Corpo consolare.

Aderirono, fra gli altri moltissimi, il Presidente del Consiglio e l'on. Saracco, presidente del Senato.

Pronunciarono splendidi discorsi inaugurali il generale Canzio, presidente del Consorzio, e l'on. Niccolini, che fu spesso interrotto e salutato alla fine da grandi applausi.

Conferenza per la Valigia Australiana.

Il giorno 3 del corrente mese si tenne in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una conferenza provocata dal Ministero delle Poste e Telegrafi, il quale vorrebbe che per l'inoltro della Valigia Australiana sia provveduto nello stesso modo che è ora seguito per la Valigia Indiana, e cioè con treni speciali celeri, ad orario e ad itinerario prestabiliti, qualora non fosse possibile far trasportare la Valigia Australiana con treni ordinari.

La conferenza fu presieduta dal sig. comm. Sanguini, R. Ispettore-capo delle strade ferrate, ed alla medesima presero parte:

Per l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate: Comm. ing. Pietro Zacchi, R. ispettore-capo dell'ufficio orari;

Per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi: Comm. Paolo Lonardi, ispettore superiore dei servizi postali marittimi; cav. Giovanni Blengini, capo-sezione;

Per la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo: Cav. Luigi Vedani, ispettore del 1° Compartimento; Ferdinando Spasiano, ispettore del 2° Compartimento.

Fungeva da segretario Nicola Colambassi, impiegato dell'Ispettorato governativo.

Dopo un opportuno scambio d'idee i rappresentanti delle predette Amministrazioni governative e sociali hanno concordato vari itinerari a seconda dell'arrivo a Napoli dei piroscafi dell'Orient-Line, tenuto presente i treni ordinari che possono essere utilizzati pel trasporto della Valigia Australiana e le ore di partenza da Modane per Parigi dei treni 606 e 604 coi quali la Valigia dovrà proseguire.

Le spedizioni delle derrate all'estero.

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha invitato gli Uffici di Circolo ferroviario ad esercitare la più attenta vigilanza nelle stazioni ove in maggior copia si fanno spedizioni di derrate per l'estero e nelle stazioni più importanti di diramazione, affinchè il servizio dei trasporti dei quali trattasi abbia a procedere colla medesima sollecitudine per tutte le spedizioni, importando che non siano usate preferenze verso le Ditte monopolizzatrici, le quali, per la forte loro organizzazione, dispongono di mezzi potenti, e non mancheranno di adoperarsi perchè l'esperimento, che si è iniziato in forza del Decreto del 24 giugno 1903, abbia, per la parte che riguarda la tariffa n. 902, piccola velocità accelerata, pel trasporto delle derrate alimentari destinate all'esportazione all'estero, a fallire, onde nel caso affermare che anche l'esperienza sta a dimostrare come necessario alle esportazioni il loro monopolio.

Come oramai è noto colla predetta nuova tariffa si è inteso, in via di esperimento, per le provenienze dalle Provincie meridionali, di applicare al carro unico i prezzi stabiliti dalla serie B dell'attuale tariffa n. 55 per chi trasporta 5000 carri all'anno. Ora, poichè l'esperimento che si intende fare colla nuova tariffa ha lo scopo di sottrarre il singolo speditore e l'esportatore effettivo dalla soggezione in cui egli si è trovato finora di fronte alle Ditte monopolizzatrici, così è nell'interesse dell'esportazione italiana che l'esperimento stesso abbia il migliore risultato, poichè, più gli esportatori potranno affrancarsi dagli intermediari, più essi troveranno vantaggio nel loro commercio ed incitamento a darvi un maggiore sviluppo.

I trasporti sulla Santhià-Biella.

Siamo informati che la Direzione dell'esercizio della ferrovia da Santhià a Biella è venuta nella lodevole de-

terminazione di facilitare i trasporti delle merci attinenti le industrie che si svolgono nella regione servita dalla ferrovia suddetta.

Attualmente i trasporti sulla ferrovia Santhià-Biella sono tassati in base alle tariffe generali delle grandi Reti, applicandosi prezzi speciali soltanto per alcuni trasporti a piccola velocità accelerata.

Col progetto studiato dalla prefata Direzione e sottoposto all'esame ed all'approvazione governativa, verrebbero istituite n. 9 tariffe con prezzi speciali ridotti, riguardanti il trasporto di materie prime; e cioè: materie tessili; prodotti chimici; generi per concia e per tinta; prodotti animali; materie oleose; legnami; minerali; stracci ed avanzi.

I prezzi proposti colle anzidette tariffe sono tutti alquanto inferiori a quelli delle corrispondenti tariffe speciali delle grandi Reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

La Società interessata avrebbe desiderio di mettere in vigore le nuove tariffe a cominciare dal 1° settembre p. v., in via di esperimento, fino al 31 agosto 1904, alla quale epoca si potrà esaminare se le tariffe di cui trattasi debbano essere definitive, soppresse o modificate.

È da avvertire che i prezzi proposti nelle nuove tariffe verrebbero applicati tanto alle spedizioni in servizio interno di detta ferrovia, quanto a quelle in servizio cumulativo colle grandi Reti.

Trattandosi di provvedimento che offrirebbe un serio vantaggio alle industrie biellesi, non potrà certo mancargli l'approvazione governativa.

><

« La Società di navigazione Puglia »
e le nuove tariffe eccezionali per il Mezzogiorno.

Ci informano da Bari che la Società di navigazione a vapore « Puglia », la quale aveva reclamato per i danni che essa potrà risentire dall'applicazione delle nuove tariffe eccezionali pei trasporti ferroviari dal Mezzogiorno, ha avuto assicurazione dal Ministero dei Lavori Pubblici che il nuovo Decreto Reale che serve di complemento a quello in data 24 giugno u. s., considera una riduzione anchè pei trasporti di vini in piccole partite; e che di tale riduzione potranno quindi fruire anche i trasporti destinati all'imbarco, come pure quelli che imbarcati nei porti meridionali saranno rispediti per la via di terra dai porti del nord alla destinazione definitiva interna.

><

Lavori di difesa contro le piene del torrente Savolano sulla Roma-Pisa.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto per l'esecuzione dei lavori di difesa contro le piene del torrente Savolano fra i km. 298.126 e 330.177 della linea Roma-Pisa, per una spesa di L. 155,000, di cui L. 28,000 per i lavori da appaltarsi.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, accogliendo favorevolmente una domanda avanzata dal Comune di Acqui, ha disposto per l'istituzione di biglietti di andata e ritorno fra quella stazione e Milano Centrale, valevoli due giorni. I nuovi biglietti in parola saranno posti in distribuzione a datare dal 15 corrente, ai seguenti prezzi: L. 23.30 per la prima classe; L. 16.30 per la seconda classe, e L. 10.55 per la terza.

— L'Adriatica, in seguito a domanda avanzata dai Municipi di Acciano e di Atri Mutignano, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi: da Acciano e da Beffi a Solmona, e da Atri Mutignano a Castellamare Adriatico.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando in una vertenza del Comune di Magione contro il Ministero dei Lavori Pubblici, riguardante la materia delle *strade comunali*, ha emesso decisione nei termini seguenti:

« Contro la deliberazione della Giunta provinciale amministrativa in materia di classificazione di strade comunali, è apertò l'adito al ricorso gerarchico al Governo del Re, non essendo quella deliberazione un provvedimento definitivo.

« Può considerarsi come ricorso gerarchico al Governo del Re un ricorso che, pure essendo diretto a S. M. il Re, versi in materia per la quale è ammesso il ricorso gerarchico, e se nel contesto del ricorso stesso siano esplicitamente invocate le disposizioni dell'articolo 379 della Legge sui lavori pubblici e 199 della Legge comunale e provinciale ».

><

Consiglio Superiore di Lavori Pubblici.

Nella seduta del 4 corrente, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, fra l'altro, ha emesso parere favorevole:

sul progetto del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di S. Remo;

sul progetto di variante al piano regolatore della città di Brescia;

sul progetto per lo impianto della stazione di Fondo Toce sulla linea Arona-Domodossola.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *eletttricità* (impianto ed esercizio di condotture elettriche - concessione - trasmissione - autorizzazione amministrativa - comunicazione prefettizia al Comune - impedimento all'esercizio della concessione - responsabilità) la Corte d'Appello di Bologna ha emesso sentenza, dalla quale risulta quanto segue:

« La concessione per l'impianto e l'esercizio di condotture elettriche è trasmissibile senza bisogno di una nuova autorizzazione amministrativa, anche se per la trasmissione vengano ad aumentare od a cambiare di qualità gli utenti (come nel caso in cui ad una Società cooperativa succeda nella concessione una Società anonima), purchè non subisca variazione l'uso industriale della stessa concessione.

« La comunicazione prefettizia che, notificando alla Amministrazione comunale l'avvenuta trasmissione della concessione, la eccita a profittare delle eventuali irregolarità, non ha carattere obbligatorio pel Comune, e non vale quindi a prosciogliere dalla responsabilità pei danni derivanti dagli impedimenti frapposti all'impianto delle condutture ».

— In materia di *strade comunali* (costruzione eseguita da un Comune - interesse di più Comuni - Consorzio non costituito precedentemente - richiesta di contributo - incompetenza giudiziaria) la Cassazione di Roma ha emesso sentenza, dalla quale risulta la massima seguente:

« Compiutasi la costruzione di una strada nell'interesse e per l'utilità di più Comuni, non costituitisi in consorzio,

il Comune che eseguì a sue spese i lavori può chiedere il contributo di altri Comuni interessati; ma in tal caso è competente l'autorità amministrativa, non quella giudiziaria, a decidere sull'obbligo del contributo e sulla entità di esso da parte dei singoli interessati.

«Solo il provvedimento dell'autorità amministrativa può costituire il titolo per una azione giudiziaria contro i Comuni che si rifiutassero di pagar la quota loro assegnata».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare a licitazione privata per l'appalto dei seguenti lavori:

Riparazione della frana fra i km. 401.300 e 401.600 della linea Bologna-Otranto, presso la stazione di Casalbordino, per l'importo di L. 3400. Delle 5 ditte invitate se ne presentarono 4, facendo ribassi variabili dall'1.80 al 15.98 per cento, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Celestino Gentili che fece il massimo ribasso;

Consolidamento della Galleria Zappanotte sulla linea Roma-Sulmona. Delle 7 Ditte ammesse alla gara solo 3 presentarono offerte, e cioè: Ceci Alfonso il 2.05, Gennaro di Fiore l'1 e Alfonso Iafollo il 7.96 per cento, alla quale Ditta rimase aggiudicato il lavoro.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aperta*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati di gara per l'appalto dei lavori di ricostruzione della tettoia viaggiatori della stazione di Acqui, per l'importo di L. 36,400.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Primo risanamento della massicciata fra le stazioni di Serravalle e di Bagni di Montecatini, per L. 45,800.

Acquisto ed impianto di un tornio e di una macchina per cucire copertoni per le officine di Foggia, per L. 27,194.

Costruzione di otto cisterne per altrettante case cantoniere sulla linea Mantova-Legnago, per L. 7400.

Impianto di una cisterna munita di pompa a mano nella stazione di Ravenna, per L. 930.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Silvi, per L. 26,400.

RETE MEDITERRANEA:

Rifacimento in acciaio dello scambio n. 12 nella stazione di Chivasso, per L. 720.

Impianto di un rifornitore con braccio di presa diretta nella stazione di Follonica, per L. 4600.

Ricostruzione del volto del ponticello al km. 165.764 della linea Roma-Pisa, per L. 1300.

Sistemazione di n. 52 ponticelli a fasci lungo la linea Asciano-Montepescali, per L. 45,350.

Impianto di una gru da 6 tonnellate nella stazione di Arquata Scrivia, sulla linea Genova-Torino, per L. 4270.

RETE SICULA:

Riparazione di danni arrecati dalle mareggiate al tratto di ferrovia fra i km. 331.141 e 331.942 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 133,000.

Ricostruzione della spalla, verso Girgenti, del ponte a travata metallica di metri 8 di luce sul rivo Occhiobianco, al km. 177.445 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 14,600.

Riparazione dei franamenti verificatisi nei rilevati ai km. 286.130 e 286.950 e nella trincea al km. 286.230 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 14,000.

Lavori di difesa sulla spiaggia di Tremestieri, fra i km. 329.811 e 329.868 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 17,500.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 72.847 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 1600.

Consolidamento della casa cantoniera semplice al km. 52.112 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 1120.

Esecuzione di lavori urgenti alle gallerie N. 14 e 15 della linea Messina-Siracusa, per L. 38,600.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Messina, per L. 114,000.

Costruzione di due pensiline nella stazione di Palermo per coprire i marciapiedi estremi di arrivo e partenza, per L. 37,130.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione definitiva della ferrovia Foggia-Lucera al km. 12.204, per L. 24,700.

Applicazione di una pompa a doppio effetto al pozzo d'acqua potabile esistente nel piazzale esterno della stazione di Susegana, per L. 1100.

Impianto di un nuovo binario di deposito nella stazione di Aquila; per L. 2060, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di un binario tronco nella stazione di S. Maria Maddalena, sulla linea Bologna-Padova, per L. 9750, di cui L. 4800 per i lavori da appaltarsi.

Rafforzamento del binario fra il Bivio Acquabella e la stazione di Limito, sulla linea Milano-Venezia, per L. 25,640, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rafforzamento del binario fra le stazioni di Melegnano e di Rogoredo, per L. 28,890, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento della trincea fra i km. 80.320-80.390 della linea Bari-Taranto, per L. 11,400.

Impianto di nuovi binari nella stazione di Piacenza, per L. 18,800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Savio, per L. 4000, oltre il materiale d'armamento.

Sistemazione di un tratto della condotta di acqua che alimenta il rifornitore della stazione di Casacalenda, per L. 1900,

Costruzione di una fossa a fuoco all'esterno della rimessa locomotive della stazione di Ancona, per L. 640.

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Milano Porta Ticinese, per L. 116,200 (1° gruppo dei lavori).

Costruzione di un sottopassaggio per le partenze nella stazione centrale di Milano, per L. 76,000.

Impianto di apparati centrali al lato est della stazione centrale di Milano, per L. 151,530.

Allargamento del viadotto del Lazzaretto nella stazione centrale di Milano, per L. 23,130.

Impianto di nuovi binari nell'area compresa fra i Bivii Vigevano-Ghisolfa e Simonetta, sulle linee Milano Torino e Milano-Vigevano, per L. 1,512,400.

Impianto di un'officina per rialzo e deposito delle vetture elettriche nella stazione di Gallarate, per L. 327,200.

Miglioramenti ad alcuni impianti per lo smistamento dei treni nella stazione di Milano Porta Ticinese, per L. 150,100.

Lavori alle latrine del piazzale esterno della stazione centrale di Milano, per L. 1075.

Rialzamento del muro di sponda destra del torrente Valamidi 1°, a monte della strada provinciale al chilometro 466.560 fra le stazioni di Pellaro e di S. Gregorio sulla linea Taranto-Reggio, per L. 1000.

Impianto dell'illuminazione elettrica nei capannoni del Ponte Andrea Doria sul Porto di Genova, per L. 2400.

Costruzione di tratte saltuarie dell'arco rovescio della galleria del Rutino, sulla linea Battipaglia-Reggio, per L. 7200.

Consolidamento del sottovia Bottegone al km. 28.160 fra le stazioni di Pontegalera e di Maccarese, per L. 1100.

RETE SICULA:

Impianto di una nuova stazione nei pressi della Borgata Ognina, al km. 243.308 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 80,430.

Sistemazione del tronco di ferrovia fra le stazioni di Bicocca e Passomartino, per L. 328,000, di cui L. 305,000 per i lavori da appaltarsi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con due Decreti di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, in data 31 luglio u. s., sono state approvate le tariffe e condizioni pei trasporti rispettivamente sulle linee Avellino-Rocchetta Sant'Antonio e Lucca-Bagni di Lucca, in conformità delle proposte all'uopo presentate alla superiore approvazione dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in dipendenza dei due Decreti Reali del 13 predetto mese, coi quali fu autorizzato l'esercizio economico della prima delle predette linee a decorrere dal 1° agosto corrente, e della seconda delle linee stesse a decorrere dal 5 agosto, limitato per entrambe al servizio dei viaggiatori.

— Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha concretate opportune disposizioni per accelerare i trasporti del vino e del mosto da Brindisi alle stazioni mediterranee dell'Alta Italia durante la prossima campagna vinicola. Essa disporrà pertanto che durante quel periodo siano effettuati giornalmente treni speciali col seguente itinerario: Treno speciale Brindisi-Taranto, treno merci con viaggiatori 1284, Taranto-Metaponto; treno speciale Metaponto-Cancello, in coincidenza a Cancello col facoltativo fisso celere già istituito a Pisa col 1224. A Battipaglia si riuniranno i carri derrate, in arrivo dalla linea Tirrena, con l'altro facoltativo 1220 I trasporti partiranno da Brindisi alle ore 17 e giungeranno a Milano in 56 ore circa.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie per rinnovazione di concessioni speciali:

a) Su proposta della Mediterranea:

1) Concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporto di cereali da Genova a Bergamo. La rinnovazione è fatta fino al 30 giugno 1905;

2) Concessione accordata alla Ditta Rosa Rosa per trasporto a vagone completo di legname. La rinnovazione è stata concessa per la durata di un anno;

3) Concessione accordata alla Ditta Innocente Mangili per trasporti di bozzoli morti doppi di scarto, sfarfallati, ecc., da Milano P. G. alla Francia, via Modane. La concessione è rinnovata per due anni, e cioè fino al 30 giugno 1905;

b) Su proposta dell'Adriatica:

1) Concessione accordata alla Ditta Ferdinando Amman per trasporti di filati e cascami di cotone. La concessione è rinnovata fino al 30 giugno 1905 e modificata nel senso di ridurre da 130 a 100 tonnellate i trasporti destinati alle stazioni di Busto Arsizio, Gallarate, Legnano e Novara, e di aumentare invece da 220 tonnellate a 300 il quantitativo destinato a Lissone, Monza, Seregno, ecc.;

2) Concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporti di filati e tessuti. La concessione è rinnovata fino al 30 giugno 1905, elevando il quantitativo d'impegno a 3600 tonnellate, ed ammettendo a godere del beneficio concessionale anche i trasporti in partenza da Palazzolo sull'Oglio e quelli da e per Bergamo e Vanzago e Parabiago;

c) Su proposta della Sicula:

Concessione accordata alla Ditta Fratelli Jang pel trasporto di 500 vagoni di zolfo. La concessione stessa è rinnovata per un altro anno.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne approvata la seguente proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia: « Con decorrenza dal 1° agosto 1903 le condizioni di provenienza della tariffa locale n. 204, piccola velocità, istituita per i trasporti di asfalto naturale e di pietra pece, sono modificate come segue: — Spedizioni da Ragusa, da Ragusa Inferiore e da Scicli a tutte le stazioni della Rete ».

— Ci informano da Firenze che gli industriali fabbricanti di paste alimentari della Provincia si sono rivolti a quella Camera di Commercio affinchè si interessasse presso il Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere che vengano accordate anche a quella regione le concessioni accordate alle Provincie del Mezzogiorno sui trasporti ferroviari, senza di che si troverebbero fortemente danneggiati nella loro industria.

Veniamo ora informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha significato alla anzidetta Camera di Commercio che con recente Decreto Reale furono estese alle tariffe pei trasporti di paste da vermicellaio, in vigore nell'Italia Centrale, le riduzioni percentuali concesse per gli analoghi trasporti in partenza dall'Italia Meridionale.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di aprile dell'esercizio in corso in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente 1901-902.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza--Treviso e Padova-Bassano	1,156,399	1,085,791	+ 70,608
Sarde Comp. Reale	1,643,361	1,580,631	+ 62,730
Secondarie Sarde	661,054	654,039	+ 7,015
Ferrovie Nord-Milano	3,850,797	3,767,560	+ 83,237
Conegliano-Vittorio	107,856	96,469	+ 11,387
Parma-Suzzara	187,551	186,260	— 3,709
Schio-Arsiero	152,414	155,042	— 2,628

Udine-Cividale-Confine	485,584	452,484	+ 33,107
Camposampiero-Montebelluna. . . .	189,032	166,896	+ 22,136
Bologna - Massalomb.	283,088	319,851	— 36,763
Arezzo-Stia	157,113	139,185	+ 12,928
Torino-Ciriè-Lanzo .	644,242	610,514	+ 33,728
Torino-Rivoli . . .	139,030	132,449	+ 6,581
Settimo - Rivarolo - Castellamonte . . .	469,384	422,476	+ 46,908
Palermo-Mars.-Trap.	1,433,075	1,494,614	— 61,539
Sassuolo-Mod.-Finale	289,652	282,556	+ 7,096
Santhià-Biella . . .	664,408	609,579	+ 54,829
Ferr. di Reggio Em. .	283,118	311,319	— 27,701
Roma-Albano-Nettuno	520,235	494,548	+ 25,687
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	18,953	20,873	— 1,920
Bergamo-Ponte Selva	456,005	474,650	— 18,645
Sassi-Superga . . .	52,316	16,306	+ 36,010
Fossano-Mondovì . .	44,894	34,940	+ 9,944
Menaggio - Porlezza .	88,030	81,348	+ 6,682
Napoli-Nola-Baiano .	379,949	378,349	+ 1,600
Poggibonsi-Colle . .	71,251	63,933	+ 7,318
Arezzo-Fossato. . .	369,727	352,981	+ 16,746
Basaluzzo-Frugarolo .	9,098	9,745	— 647
Palermo-Corleone. .	239,034	257,649	— 18,615
Monteponi-P. Vesme .	7,417	8,066	— 649
Gozzano-Alzo . . .	27,067	28,147	— 1,080
Ferrara-Suzzara . .	351,333	365,520	— 14,187
Modena-Vignola . .	81,906	78,702	+ 3,204
Napoli-Pozzuoli-Cuma	251,375	249,730	— 8,355
Verona-Caprino . .	124,907	117,503	+ 7,404
Napoli-Ottaiano . .	210,810	194,950	+ 15,860
Cerignola Staz.-Città.	61,979	66,208	— 4,229
Economiche Biellesi .	234,986	182,292	+ 52,694
Sant'Ellero-Vallombr.	27,472	26,786	+ 686
Roma-Viterbo . . .	607,400	539,400	+ 68,000
Varese-Porto Ceresio .	94,430	76,170	+ 18,260
Circumetnea . . .	469,973	505,866	— 35,893
Tortona-Castelnuovo .	19,987	19,870	+ 117
Rezzato-Vobarno . .	107,644	128,219	— 20,575
Iglesias-Monteponi .	3,200	3,573	— 373
Bari-Putignano . .	115,071	107,290	+ 7,781
Mandela-Subiaco . .	29,494	34,501	— 5,007
Sondrio-Tirano . .	116,367	»	116,367
Totale generale L.	17,979,869	17,395,830	+584,039

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bassano-Primolano-Mestre. — Il Ministero del Tesoro ha ammesso per la linea Bassano-Primolano il sussidio di L. 8000 al km. per 80 anni, e a favore della linea Mestre-Bassano un sussidio di L. 4990, subordinatamente ad alcune condizioni relative alla partecipazione del Governo nel prodotto lordo dell'esercizio, oltre certi limiti.

Ferrovia elettrica di Valle Brembana. — Mercoledì, in Bergamo, negli uffici della Deputazione provinciale si riunivano il presidente di questa sig. avv. cav. Paolo Bonomi e i componenti il Comitato promotore della Società per la costruzione e l'esercizio della ferrovia elettrica da Bergamo-S. Pellegrino-S. Giovanni Bianco.

Scopo della riunione era di prendere in esame lo schema di contratto di concessione e del relativo disciplinare predisposti dal R. Governo e di concordare le modificazioni da introdursi, in relazione allo schema stesso, nel preliminare di subconcessione già inteso fra la Provincia di Bergamo e il detto Comitato.

La seduta che è durata quasi quattro ore condusse ad un pieno accordo fra le parti, sicchè anche per questo riguardo ogni difficoltà si può ritenere eliminata.

Si ha fidanza pertanto che ancora nel corrente mese si potrà addivenire alla firma del contratto di concessione fra il R. Governo e Provincia di Bergamo e a quello definitivo di subconcessione fra quest'ultima ed il Comitato promotore.

Le linee d'accesso al porto di Genova. — Il progetto della linea Savona-Sassello-Acqui e il rapporto della speciale Commissione che diede il suo parere sul porto Umberto I e sulla linea Ormea Oneglia, furono sottoposti alla Commissione incaricata di studiare le nuove linee di accesso al porto di Genova.

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Il 1° corr. ad Alessandria venne definitivamente costituita la Società per la costruzione ed esercizio della ferrovia Alessandria Ovada.

La Società è costituita dai signori: Medici march. ing. Luigi, senatore; Monterumici cav. uff. ing. Antonio, rappresentante la Veneta; Sheibler conte Felice, rappresentante la Società bancaria milanese; Rava comm. Enrico, rappresentante la Società Credito Italiano di Milano.

Il capitale sociale è di 2 milioni diviso in azioni da L. 150 caduna e potrà elevarsi a 3 milioni con diritto d'opzione ai portatori.

La durata della Società è di 70 anni.

Ferrovia Livorno-Cecina. — Dal Circolo di Firenze è stato trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto riformato della ferrovia Livorno-Cecina, nel senso che questo tratto non debba servire unicamente al traffico locale, ma al traffico generale.

Ferrovia S. Lorenzo-Pontassieve. — Il progetto per questo tronco ferroviario si trova innanzi al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la definitiva approvazione.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 360,930, e presentano un aumento di L. 10,419 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903 ammontano a L. 12,790,884, con un aumento di L. 276,776 in confronto dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Nuova ferrovia elettrica a terza rotaia nella Pensilvania.* — Si è compiuta di recente una nuova ferrovia elettrica a terza rotaia tra Wilkesbarre e Hazlaton nella Pensilvania. Questa linea, che attraversa una ricca regione mineraria, presenta questa particolarità, che la terza rotaia è protetta da rivestiture o intelaiature di legno, in vista di evitare le interruzioni che potrebbero risultare dalla neve o da altre cause. La linea, di 42 km. di lunghezza, è stabilita su una piattaforma speciale, e siccome è destinata alle grandi velocità, così si sono evitati i passaggi a livello con un sufficiente numero di opere diverse. Il dislivello fra i punti terminali è di 300 metri; la salita del massimo pendio è di 3 0/0. Gli isolatori della rotaia di contatto sono montati su ogni quinta traversa che ha m. 2.75 di lunghezza. La protezione di questa rotaia è formata da incassature di pino di circa 150 × 50 millimetri, sostenute á distanze di m. 2.50 da piccoli pali di quercia. La presa della corrente ha una forma speciale per passare sotto questo protettore. Il materiale

rotabile si compone di vetture miste, comprendenti un compartimento da bagagli. Queste vetture hanno 13 metri di lunghezza, pesano 38 tonnellate, e sono provviste di quattro specie di freni. L'officina generatrice comprende sei caldaie e tre macchine a vapore a semplice espansione, a due cilindri, che fanno agire degli alternatori di 400 kilowatts a 390 volts, 25 periodi, 115 giri. Una sottostazione da 500 kilowatts a 625 volts è impiantata presso l'officina stessa, e un'altra sottostazione della stessa potenza, a metà cammino dall'estremità della linea. Infine una sottostazione rotabile può essere rimorchiata da un'altra vettura ai punti in cui è momentaneamente necessaria un'eccedenza di forza.

Ferrovie nell'India. — Il Segretario di Stato per l'India ha approvato la costruzione di una linea ferroviaria che avrà la sua origine a Gorakhpur e il suo punto terminale a Bagaha. La linea avrà una lunghezza di 98 km. circa, sarà allo scartamento di un metro e costerà rupie 2,482,669.

Una seconda linea avrà la sua origine a Kopaganj ed il suo punto terminale a Dohrighat; essa avrà uno sviluppo di 34 km. e farà parte integrante della sezione Gauge-Gagra del Baugal and North-Western Railway.

Il costo di costruzione è valutato a 642,902 rupie.

Il tunnel di Behring e la ferrovia transcontinentale. — Da molto tempo gli americani del Nord si agitano per poter avere un mezzo di collegare la ferrovia transiberiana al loro paese.

Ora siamo informati che parecchi banchieri e altre personalità del mondo commerciale e industriale hanno concretato la loro idea in una petizione al Ministero dell'Interno a cui chiedono di interessarsi a una questione così importante per il commercio russo e americano, come è quella della costruzione di un tunnel sotto lo stretto di Behring, allo scopo di stabilire una congiunzione fra la transiberiana e una ferrovia americana che traversasse la penisola dell'Alaska.

Notizie Diverse

Un impianto idro-elettrico nel Bergamasco. — Nella valle Imagna, presso Bergamo, è quasi finito l'impianto idro-elettrico per l'illuminazione di parecchi Comuni vicini e lontani.

Si è costruito un canale lungo m. 5500, il quale ha la presa poco a monte del ponte Orate: di là si svolge giù per la valle, fin presso Clenezzo, dove ha lo scarico.

Il detto canale è profondo m. 0.80, largo m. 1.50; tutto costrutto in vivo ed in alcuni luoghi aperto nella roccia.

Il salto ha un'altezza di m. 80, con una tubazione forzata di 210 m., del diametro di m. 1. La forza prodotta è di 700 cavalli in epoche di magra e 950 allo stato normale.

Ha redatto il progetto e diretto i lavori l'ing. G. Chitò.

La costruzione di un grande canale. — Si è formata recentemente a Parigi una Società chiamata « Société Anonyme du Canal des Deux Mers » con lo scopo di promuovere la costruzione di una grande via di comunicazione acquatile tra le coste francesi dell'Atlantico e quelle del Mediterraneo.

Sussidi del Governo per opere pubbliche. — Una recente circolare del Ministero dei Lavori Pubblici ai Prefetti, poichè il Governo fu autorizzato a stanziare la somma di L. 900,000 per sussidiare le Provincie, i Comuni e i Consorzi le cui opere stradali od idrauliche furono danneggiate dalle alluvioni del 2° semestre 1902, nella misura di 1/3 alle Provincie, della metà delle spese strettamente necessarie a ripristinare le opere danneggiate ai Comuni e Consorzi di Comuni, li invita a far sì che le Amministrazioni provinciali, comunali e consortili che avessero diritto ai benefici di detta legge a presentare alla Prefettura, entro un anno, le loro domande, corredate dei progetti delle opere da sussidiare e passare poi tali istanze agli uffici del Genio civile. Ai capi dei quali il Ministero raccomanda la maggiore sollecitudine negli studi relativi.

Il commercio coll'estero nel primo semestre del 1903. — La Direzione generale delle gabelle ha distribuito la statistica del commercio di importazione ed esportazione pel primo semestre del 1903.

Da questa statistica si apprende subito che il movimento generale degli scambi fra il nostro e gli altri paesi continua ad essere in aumento e che questo, incominciato da una diecina d'anni, ormai si mantiene costante. Vi è, insomma, un progresso lento ma sicuro.

Se ne giudichi dalle seguenti cifre sul valore delle importazioni ed esportazioni:

1° semestre	1897	L. 1,113,528,252
»	1898	» 1,315,291,926
»	1899	» 1,428,326,120
»	1900	» 1,527,007,298
»	1901	» 1,543,654,252
»	1902	» 1,580,090,790
»	1903	» 1,627,605,149

L'aumento si mantiene in quasi tutte le categorie di merci; ma i risultati più splendidi, all'esportazione, sono dati sopratutto dalla seta, dal cotone e da un numero rilevante di prodotti agricoli e industriali che cominciano ad essere apprezzati e ricercati sui mercati stranieri.

L'aumento delle importazioni è sopratutto notevole per le materie prime, necessarie alle nostre industrie, e pei cereali, i quali da cinque o sei anni vanno raggiungendo cifre fantastiche.

Soltanto nel primo semestre di quest'anno abbiamo importato per un valore di circa 120 milioni di frumento e altre granaglie diverse.

Questa l'unica nota sconfortante che scaturisce dall'ultima statisca commerciale; in quanto al resto si deve constatare che, in generale, il nostro commercio coll'estero continua a progredire in modo da lasciare presagire un buon avvenire alle nostre industrie e alla nostra agricoltura, ove nelle une e nell'altra si perseveri a migliorare sempre le produzioni e a metterle in grado di resistere alla concorrenza estera.

Commercio fra Italia e Stati Uniti. — La Camera di Commercio Italiana in Nuova York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sul commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti.

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di giugno dell'anno in corso, è ammontata a dollari 2,843,382, mentre nello stesso mese dell'anno precedente era stata di dollari 2,548,078.

L'importazione di agrumi italiani è ammontata a dollari 529,307, mentre nello stesso mese del 1902 era ascesa a dollari 645,738. L'importazione di formaggio dall'Italia è stata di dollari 105,412, mentre nello stesso mese del 1902 era di dollari 94,366.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di doll. 41,404, mentre nel corrispondente periodo dell'anno precedente era stato di doll. 32,584. L'importazione di seta greggia dall'Italia è ascesa a doll. 797,617; nel giugno del 1902 era stata di doll. 689,666.

Il valore dello zolfo importato dall'Italia è stato di dollari 255,527, mentre nello stesso mese dello scorso anno era stato di doll. 197,218.

L'esportaziono dagli Stati Uniti in Italia durante il mese di giugno dell'anno in corso è stata di doll. 2,410,962, mentre nello stesso mese del 1902 era stata di dollari 2,870,486. L'esportazione di cotone greggio è ammontata a doll 994,676. L'esportazione d'olio di cotone è ascesa a doll. 8670. L'esportazione di petrolio è stata di dollari 112,252.

L'esportazione del granone è ammontata a doll. 63,380.

Nel mese di giugno sono entrati nei vari porti degli

Stati Uniti 21,880 emigranti italiani, di fronte a 19,596 arrivati nello stesso periodo del 1902.

Il traffico del canale Imperatore Guglielmo. — Le cifre statistiche del traffico del canale Imperatore Guglielmo, durante il 1902, sono le seguenti: 32,010 navi, stazzanti insieme 4,573,834 tonn. sono passate per il canale di Kiel in questo periodo; esse hanno pagato marchi 2,217,483 di tasse.

Paragonando queste cifre con le precedenti, si constata un aumento, forse meno rapido di quello degli anni precedenti, ma ancora importante. Il fatto più interessante di quest'anno è che, secondo le statistiche, le tasse pagate dalle navi hanno superato per la prima volta le spese di manutenzione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Intendenza di Finanza di Modena (13 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per il consolidamento della chiesa ex-demaniale di S. Vincenzo, per L. 8430. Dep. L. 400. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Lucca (13 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di rettifica della via delle Vigne, che congiunge il paese di Montecatini colla località denominata « Nievole », per L. 14,238.97. Dep. provv. L. 1400. Dep. spese L. 250. Fatali 19 agosto, ore 12.

Municipio di Aragona — Girgenti (14 agosto, ore 16). — Appalto dei lavori di sistemazione della traversa interna di S. Elisabetta, che dai due punti estremi si congiunge tra le intercomunali Aragona-S. Elisabetta e S. Elisabetta-Raffadali, per L. 12,226.38. Dep. provv. L. 600 e L, 250 per spese. Fatali 31 agosto, ore 12.

Municipio di Arienzo — — Caserta (14 agosto, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione a basoli vulcanici di due tratti della strada esterna Piazzoli, per L. 28,904.69, oltre L. 1025 per impreviste. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 600.

Deputazione provinciale di Bari (14 agosto, ore 11, 2° inc.). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Valenzano ad Acquaviva, di m. 14,800.20, per cinque anni, per annue L. 4933. Dep. L. 1500.

Municipio di Bogliasco — Genova (14 agosto, ore 16, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio per l'Asilo infantile, provvisoriamente aggiudicato al ventesimo, per L. 26,524.50. Dep. L. 1500.

Municipio di Pellezzano — Salerno (17 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori dell'acquedotto di Cologna, per L. 8000. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 800. Fatali da destinarsi.

Municipio di Girgenti (18 agosto, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione del basolato e collettore di via Atenea, per L. 110,891. Dep. provv. L. 11,000 e L. 2000 per spese. Ultimaz. lavori 4 mesi. Fatali da destinarsi.

Municipio di Camandona — Novara (19 agosto, ore 9). — Appalto dei lavori d'ampliamento della casa comunale ad uso delle scuole in due lotti: 1° opere murarie, per L. 15,277; 2° lavori da falegname, per L. 3723. Fatali 30 agosto, ore 18.

Municipio di Motta di Livenza — Treviso (20 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato ad uso delle scuole elementari maschili e femminili nella frazione di Villanova, per L. 9468. Dep. provv. L. 300. Dep. spese L. 300. Consegna lavori 120 giorni.

R. Prefettura di Padova (24 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di regolamento del mandracchio canale Brentella, dall'incile in Brenta al sostegno superiore di Limena, per L. 27,040. Dep. provv. L. 1500 e L. 1400 per spese. Docum. sino al 14 agosto.

Municipio di Borgocollefegato — Aquila (24 agosto, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione della condottura d'acqua in quel capoluogo, provvisoriamente aggiudicato al signor ing. Stefanori Giulio, col ribasso del 17.75 0[0, e quindi in grado di ventesimo al signor Ferrante Nicola di Aquila, per L. 40,737.78. Dep. provv. L. 1000.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento marittimo di Napoli (24 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei solai nella Caserma di S. Maria in Gaeta, per L. 5800. Consegna lavori 70 giorni. Docum. 21 agosto. Dep. provv. L. 5800.

— (24 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ammezzato, sopraelevazione del tetto in un tratto di 50 metri del fabbricato della R. Corderia nel R. Cantiere di Castellammare di Stabia, per L. 21,000. Consegna lavori 120 giorni. Documenti 21 agosto. Dep. provv. L. 2100.

Municipio di Venezia (25 agosto, ore 15, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di sette fabbricati ad uso case di abitazione da erigersi nel sestiere di Cannareggio, sulle aree del mappale n. 4127, Chiovere di S. Giobbe, per L. 187,775.10. Consegna lavori giorni 400. Docum. 21 agosto, ore 16. Cauz. L. 19,000. Dep. spese L. 2700.

Direzione del Genio Militare di Livorno e Spezia (25 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di stabilità e miglioramento della Caserma Marinai e dell'infermeria per malattie infettive della R. Accademia Navale di Livorno, per L. 24,000. Consegna lavori 90 giorni. Risultati d'asta 29 agosto, ore 10. Docum. 22 agosto, ore 10. Dep. provv. L. 2400.

Municipio di Melito Porto Salvo — Reggio Calabria (29 agosto, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione della condotta di acqua potabile a servizio dell'abitato di Melito Porto Salvo, per L. 85,558.60. Docum. 15 agosto. Dep. provv. L. 1500.

R. Prefettura di Salerno (29 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla riparazione dei danni arrecati alla scogliera esterna del vecchio antemurale del porto di Salerno dalle mareggiate del dicembre 1901, per complessive L. 103,019.36. Consegna lavori 2 anni. Dep. provv. L. 5000. Cauz. decimo. Fatali 20 settembre senza ulteriore avviso.

Municipio di Carsoli — Roma (30 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione delle condotture d'acqua potabile in Carsoli centro e nelle frazioni di Colli Montebove, di Villaromana, di Pietrasecca, di Tufo e di Poggio Cinolfo, per complessive L. 86,432.40. Consegna lavori 5 mesi. Dep. provv. L. 4450. Dep. spese L. 1400. Fatali 26 agosto, ore 12. Cauz. L. 8800.

Municipio di Roscignò — Salerno (31 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo abitato, per complessive L. 47,659, e cioè: 1) strade e traverse; 2) casa comunale; 3) chiesa e casa parrocchiale; 4) forni due; 5) fogne nell'abitato; 6) piazza; 7) condottura d'acqua; 8) distribuzione d'acqua nell'abitato; 9) briglie nel vallone Santa Venere; 10) compensi diversi a corpo. Consegna lavori 2 anni. Dep. spese L. 1000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali Marittimi di Spezia e Napoli (17 agosto, ore 12). — Fornitura alla R. Marina di lame per seghe meccaniche, per complessive L. 50,700, provvisoriamente aggiudicata per L. 49,432.50, col ribasso cioè del 2.50 0[0, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare.

R. Museo Industriale Italiano di Torino (17 agosto, ore 14, unico). — Appalto delle seguenti forniture:

a) 150 tonnellate di Cardiff di 1ª qualità, che dovrà contenere non meno del 76 0[0 di carbonio fisso e non più del 6 0[0 di ceneri. La grossezza dei pezzi non deve essere inferiore al centimetro cubo e la quantità dei pezzi di minima dimensione non dovrà superare il 10 0[0 del quantitativo fornito per ogni consegna;

b) 42 tonnellate di antracite, che dovrà contenere non meno dell'86 0[0 di carbonio fisso e non più del 4 0[0 di ceneri. La grossezza dei pezzi non deve superare un decimetro cubo, nè essere inferiore a quella di un centimetro cubo, e la quantità dei pezzi di minima dimensione non dovrà superare il 10 0[0 del quantitativo fornito per ogni consegna;

c) 10 tonnellate di carbone coke dei gazometri di Torino, che non dovrà contenere più del 5 0[0 di umidità, nè più del 10 0[0 di ceneri.

In base al prezzo di L. 35 per ogni tonnellata Cardiff, di L. 54 per ogni tonn. di antracite, e di L. 45 per ogni tonn. coke. Dep. provv. L. 1200. Dep. spese L. 300.

Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista di Torino (18 agosto, ore 9.30, unica). — Fornitura di 100 tonnellate carbone Newcastle, in base al prezzo *maximum* determinato dall'Amministrazione separatamente in due lotti. Dep. provv. L. 600 nel primo lotto e L. 400 per il secondo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 1	Agosto 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	563
» » Mediterranee	» 491	487
» » Meridionali	» 699	697.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 427	427
» » » (2ª »)	» 402	402
» » Secondarie Sarde	» 254	254
» » Sicule	» 672	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D*	» 355	356.25
» » Cuneo 3 0[0	» 370	375
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	L. 100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 509	512.50
» » Meridionali	» 355	316
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322.50	323
» » » 2ª emiss. »	319.50	323
» » Sarde, serie *A*	» 355	356.25
» » » serie *B*	» 355	356.25
» » » 1879	» 355	356.25
» » Savona	» 370	370
» » Secondarie Sarde	» 510.50	511
» » Sicule 4 0[0 oro	» 516	516
» » Tirreno	» 512	512
» » Vittorio Emanuele	» 376	378

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1902-903. — *36ª Decade — Dal 21 al 30 Giugno 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	121,033.00	2,182.00	30,831.00	125,682.00	431.00	280,159.00	618.00	453.00
1902	116,813.00	2,527.00	20,259.00	128,848.00	2,234.00	270,681.00	618.00	437.00
Differenze nel 1903	+ 4,220.00	— 345 00	+ 10.572.00	— 3,166.00	— 1.803.00	+ 9,478.00	»	+ 16.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 GIUGNO 1903								
1902-903	3,856,029.00	100,279.00	779,226.00	4,996,678 00	54,383.00	9,786,595.00	618.00	15.835.00
1901-902	3,689,560.00	93,868.00	791,277.00	5,012,484.00	51,059.00	9,638,248.00	618.00	15.595.00
Differenze nel 1902-903	+ 166,469.00	+ 6,411.00	— 12,051.00	— 15,806.00	+ 3,324.00	+ 148,347.00	»	+ 240.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	49,330.00	1,039.00	1,682.00	17,184.00	1,141.00	70,376.00	482.00	146 00
1902	40,340.00	940.00	5,521.00	22,262.00	1,762.00	70,825.00	482.00	146.00
Differenze nel 1903	+ 8,990.00	+ 99.00	— 3,839.00	— 5.078.00	— 621.00	— 449.00	»	»
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 GIUGNO 1903								
1902-903	1,381,487.00	30,660.00	366,041.00	880,520.00	20,412.00	2,679,120 00	482.00	5,558.00
1901-902	1,323,866 00	29,908.00	377,831.00	858,032.00	13,728.00	2,603,359.00	482.00	5,401.00
Differenze nel 1902-903	+ 57,621.00	+ 752.00	— 11.790.00	+ 22,488 00	+ 6,690.00	+ 75,761.00	»	+ 157.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	3,878.00	241.00	2,377.00	3,450.00	»	9,946.00	23.00	432.00
1902	5,713.00	325.00	556.00	1,962.00	»	8,556.00	23.00	372.00
Differenze nel 1903	— 1,835.00	— 84.00	+ 1,821.00	+ 1,488.00	»	+ 1,390.00	»	+ 60 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1902 AL 30 GIUGNO 1903								
1902-903	171,506.00	7,087.00	39,779 00	106,736.00	61,00	325,169.00	23.00	14,137.00
1901-902	150,698.00	7,473.00	34,383.00	79,886.00	61.00	272,501.00	23.00	11,847.00
Differenze nel 1902-903	+ 20,808.00	— 386.00	+ 5,396.00	+ 26,850.00	»	+ 52,668.00	»	+ 2,290.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	2a classe	Parigi (3) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (5) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe (Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.)		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—		↓	11 — a.	↓	—		—
Douvres . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.	↓	1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		↓
Boulogne-Tintelleries Arr.		↓	↓	↓	↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.	↓		
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	↓
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.	↓	—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	-	—.	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.	↓	1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.		6 45 p.
(****) Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.		7 42 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		8 40 p.
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.		↓	1 — p.	—		10 28 p.
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—		10 39 p.
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.			↓	6 50 p.		↓
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.	↓			6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	12 03 p.			↓		12 21 a.
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.					12 28 a.
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 07 a.
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 12 a.
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres . . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	↓		3 40 a.
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

N. 101

Anno XXXVI. Sabato, 15 Agosto 1903. Num. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi.

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno respinti — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13

LA TERZA CLASSE NEI TRENI DIRETTI

Nella lunga ed appassionata discussione che è avvenuta nella Camera italiana nello scorso maggio intorno all'ordinamento dell'esercizio ferroviario, si accumularono tante accuse fuori di posto e tante proposte impossibili, che sarebbe forse cosa utile il trattarne largamente.

Ma io mi limiterò a parlare soltanto di una proposta sulla quale ha insistito l'on. Maggiorino Ferraris.

L'on. Maggiorino Ferraris prese la parola quando il campo delle recriminazioni e delle accuse era già stato largamente mietuto da altri, ma pur trovò modo di addossare alle Convenzioni del 1885 ed alle Società esercenti tutte le spese e tutti i mali che ora si lamentano, quasi che l'esercizio delle nostre ferrovie sia cominciato soltanto nel 1885 e quasi che prima di quell'epoca non vi sieno stati errori e colpe che fatalmente dovevano portare i loro effetti anche nel caso che non vi fossero state nè le Convenzioni, nè le Società esercenti. Anzi sarebbe facile il dimostrare che spese e guai sarebbero stati assai maggiori.

Ma l'on. Maggiorino Ferraris, dopo aver ribadite le accuse già portate dagli altri, volle dire qualche cosa che non fosse stata detta, ed io, per non guastare i suoi concetti, riporterò qui testualmente le sue parole.

« ..... Ma guardate che cosa hanno fatto le Società ferroviarie colle terze classi. Ottennero le Convenzioni del 1885, facendoci sperare quasi immediatamente le terze classi nei treni diretti, e a questa riforma fece calorosa adesione il relatore del Senato ricordando il nome venerato di Gladstone che l'aveva ideata; qui da questi banchi periodicamente, col bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Nofri, l'on. Rava, io ed altri parecchi, l'abbiamo reclamata; una petizione di numerose Società operaie del Piemonte ha chiesto questo sacro e legittimo diritto che ha il povero di viaggiare comodamente e rapidamente, pagando la tassa che lo Stato ha stabilita (*Bene, bravo!*). Ma le Società ferroviarie l'hanno quasi sempre negato. Ed è questa l'evoluzione sociale che voi preparate alle classi povere? No, onorevoli Ministri, voi non lo potete fare; io ho tale fiducia in voi che non lo credo possibile ».

A parte le idee dell'on. Maggiorino Ferraris sul diritto della classe povera e sulla preparazione all'evoluzione sociale; noi abbiamo qui che egli rimprovera al Governo di essere stato troppo debole contro la prepotenza delle Società esercenti, e lo incita ad operare in modo energico per ottenere che le Società aggiungano immediatamente le terze classi su tutti i treni diretti.

***

Io mi voglio astenere completamente di entrare in discussioni teoriche, ma desidero di esaminare brevemente la questione pratica, e vedere quali sarebbero le conseguenze della riforma tanto caldeggiata dall'on. Maggiorino Ferraris, di introdurre cioè le terze classi in tutti i nostri treni diretti.

Io, che ho la disgrazia di essere un vecchio ferroviere, ricordo benissimo quando i nostri treni diretti avevano un peso di 60 o 70 tonn. ed erano formati con vetture piccole, basse e leggiere, che allora parevano bellissime e comodissime, ed erano rimorchiati da piccole locomotive a ruote libere. Tutto questo materiale è completamente scomparso e non ne resta che la memoria; ma poichè ho avuto l'occasione di accennare a questo vecchio materiale, rilevo quanto sia ingiusta l'accusa tante volte ripetuta di troppa condiscendenza del Governo e di troppa interessata speculazione delle Società, per aver fatto scomparire questo materiale, anticipando in qualche caso sull'età sacramentale stabilita nelle Convenzioni del 1885.

Alle antiche locomotive a ruote libere venne sostituito un secondo tipo di locomotive assai più pesanti e potenti, ma in pochi anni anche queste locomotive divennero insufficienti, perchè, per soddisfare alle esigenze del pubblico, i treni divenivano sempre più pesanti, e si dovettero sostituire con un terzo tipo di locomotive, che è quello che abbiamo oggi.

Se si paragona un treno diretto di oggi con un treno diretto di 40 anni fa, si resta meravigliati del progresso che si è fatto, ma bisogna constatare che le sempre nuove esigenze del pubblico hanno fatto sì che oggi la potenza di trazione delle locomotive è quasi esaurita.

Date queste premesse di fatto, veniamo ad esaminare che cosa avverrebbe quando venisse ordinata l'ammissione delle terze classi in tutti i treni diretti.

Ed in primo luogo esaminiamo quali sarebbero i viaggiatori di terza classe i quali prenderebbero posto nei treni diretti.

Evidentemente una prima parte di questi viaggiatori sarà data da coloro che oggi viaggiano in seconda classe, e che preferiscono di rinunziare a maggiori comodi per fare qualche economia di spesa.

Una seconda parte sarà data da coloro che oggi viaggiano nei treni accelerati od omnibus, che preferiranno di spendere qualche soldo di più, ma di viaggiare col treno diretto, sia per guadagnar tempo e sia perchè in qualche caso l'ora di partenza del treno diretto si adatta meglio ai loro bisogni.

Una terza parte di viaggiatori sarà data da viaggiatori nuovi, che non avrebbero viaggiato, ma che si decidono a viaggiare per il maggior comodo che è loro offerto dal treno diretto.

Ma dobbiamo subito notare che questa terza parte di viaggiatori sarà una frazione piccolissima, perchè in Italia la percorrenza media dei viaggiatori è di soli 24 o 25 km. (badi il lettore che io cito a memoria e che potrei anche cadere in errore), e se si facesse la media dei soli viaggiatori di terza classe, sarebbe ancora minore. E poichè nei treni diretti non si possono fare che dei viaggi relativamente lunghi, così si comprende che ben pochi saranno i viaggiatori nuovi che potranno godere della nuova concessione.

E da queste semplicissime considerazioni si può subito arguire che per la concessione tanto caldeggiata dell'on. Maggiorino Ferraris, l'azienda ferroviaria non solo non ricaverà nessun aumento di introiti, ma quasi certamente troverà delle diminuzioni. E bisogna che l'on. Maggiorino Ferraris si persuada che in qualunque modo si faccia l'esercizio delle ferrovie, o per mezzo di Società private o per conto diretto dello Stato, come egli desidera, queste considerazioni finanziarie avranno sempre gran peso.

Ma passiamo ad esaminare le spese.

I treni diretti a grande pescorso, per mille ragioni diverse, non possono eseguire delle manovre nelle stazioni intermedie per prendere o lasciare delle vetture, e per conseguenza devono avere la loro composizione fissa. Volendo ammettere le terze classi, bisognerà aggiungere agli attuali treni, già tanto pesanti, altre due vetture di terza classe. Forse si potrebbero diminuire i posti disponibili di seconda classe, ma è molto dubbio che in pratica si possa levare una vettura intiera.

Così il peso dei nostri treni diretti verrà notevolmente aumentato, e non potranno più essere rimorchiati dalle attuali locomotive. E come si potrà provvedere?

O si dovranno fare tutti i treni diretti con due locomotive, invece di una sola; o si dovranno fare due treni che si seguano a breve distanza, invece del solo treno che abbiamo ora; o si dovranno sostituire le attuali locomotive con un quarto e nuovo tipo di locomotive più pesante e più potente.

Il primo mezzo è un ripiego cattivo. In treni a grande velocità il doppio attacco non solo porta una maggior spesa, ma è anche molto pericoloso; si può ammettere come cosa eccezionale, ma bisogna assolutamente evitare che diventi regola.

Meno pericoloso riesce il secondo mezzo di fare due treni indipendenti che si seguano a breve distanza, ma certamente presenta molti inconvenienti, che in certi casi possono essere gravi. Ma giova notare che tanto nel primo che nel secondo caso bisognerà raddoppiare il numero delle locomotive. Ma come potrà essere conveniente lo spendere una somma enorme per moltiplicare il numero di locomotive che si dimostrano insufficienti allo scopo a cui sono destinate?

Così si presenta come solo conveniente il terzo mezzo a cui ho accennato, ed è quello di adottare un nuovo tipo di locomotive di maggior forza, e, se sono esatte le notizie che io ho avuto, le Società esercenti hanno già da tempo presa l'iniziativa di proporre queste nuove locomotive, che credo abbiano anche ottenuta l'approvazione del Governo; anzi credo che alcune locomotive di questo tipo siano già state provvedute.

Ma io domando all'on. Maggiorino Ferraris se egli creda che l'adottare un nuovo tipo di locomotive più potenti e più pesanti sia cosa tanto semplice, che si possa fare con un semplice scambio di lettere fra le Società esercenti ed il Governo e con un semplice ordine di servizio che notifica la cosa al personale di servizio ed al pubblico?

Sotto il regime delle attuali Convenzioni, la spesa per le provviste di un nuovo tipo di locomotive può andare a carico del terzo fondo di riserva, se si considera come rinnovazione di materiale mobile, con l'avvertenza però che il nuovo tipo costa più del doppio dei tipi che vanno fuori d'uso; o meglio deve andare a carico delle Cassa degli aumenti patrimoniali, la quale si trova in grande *deficit;* e bisogna che il Governo provveda ai fondi necessari.

E da queste semplici osservazioni io credo che risulti evidente che il Governo debba essere restio ad approvare nuove ed ingenti spese, quando non sia ben dimostrata la necessità e l'urgenza di esse, e che le Società debbano essere restie ad accettare delle novità senza aver prima in mano i mezzi per provvedervi. E a me pare anche che risulti ingeneroso ed ingiusto di accusare le Società di agoistico interesse capitalistico, di mancanza d'iniziativa, quando la legge loro vieta ogni iniziativa e che vuole che l'aumento e la modificazione del materiale spetti soltanto al Governo.

Ma questo successivo e continuo aumento di peso delle locomotive ha ancora altre gravissime conseguenze alle quali io finora non ho accennato, ma credo che sia bene di metterle in luce, perchè non solo i nostri uomini politici mostrano di ignorarle, ma credo che anche il Governo non se ne dia quel carico che sarebbe necessario.

Fatalmente noi siamo spinti ad imitare quello che si è fatto nelle ferrovie estere, e cioè aumentare il peso non solo delle locomotive dei treni diretti, ma anche delle locomotive dei treni merci. Il solo vantaggio che abbiamo è che possiamo andare con una relativa lentezza, perchè disgraziatamente da noi l'aumento del traffico avviene lentamente. Ma fatalmente dobbiamo seguire quella via.

Ed è ben ovvio l'osservare che l'armamento normale delle nostre linee, che è fatto con rotaie di 36 kg. al metro corrente, se andava abbastanza bene quando gli assi delle nostre locomotive erano gravati di 10 o 12 tonn., non può sostenere il peso di 15 e 16 tonn. che si dà ora agli assi delle locomotive nuove.

Da gran tempo questa relazione fra la velocità e il peso dei treni e la robustezza dell'armamento è stata riconosciuta sulle ferrovie estere, e bisogna che anche l'Italia si sottoponga a questa fatale relazione.

Dunque se si vuole introdurre la terza classe nei treni diretti, bisogna tener conto che si devono provvedere locomotive nuove e più pesanti, e che queste non possono circolare sulle nostre linee se l'armamento non viene rinnovato con rotaie più potenti. Le antiche rotaie di 36 kg. potranno ancora servire sulle linee di poco traffico, ma sulle linee che sono percorse dai grandi treni diretti e che hanno un grande traffico di merci, devono essere armate con rotaie che abbiano almeno il peso di 44 kg. a metro lineare.

*
* *

Io non voglio punto contestare nè all'on. Maggiorino Ferraris, nè ad altri il piacere di inveire contro l'egoistica speculazione capitalistica, nè contro la colpevole condiscendenza del Governo verso le Società esercenti; nè voglio contrastare loro il piacere di destare l'applauso dell'Estrema Sinistra inneggiando al diritto delle classi povere ed alla evoluzione sociale; ma credo di non essere troppo esigente nel domandare che quando si fanno delle proposte, si guardi anche il rovescio della medaglia, si guardi cioè alle spese che si devono fare e a chi deve sopportare queste spese.

Le terze classi si potevano introdurre senza gravi spese e senza gravi conseguenze tecniche per certi percorsi di

treni diretti, e sono state introdotte. Il volerle introdurre in tutti i treni diretti sarebbe cosa gravissima che porterebbe ingenti spese, e queste spese andrebbero a carico dei contribuenti italiani, mentre d'altra parte porterebbero un vantaggio piccolissimo ad un numero molto ristretto di viaggiatori. *Ing.* LUIGI MONTEZEMOLO.

LE FERROVIE NEL BILANCIO 1903-904

Dalla Relazione De Nava sul Bilancio dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1903-1904 stralciamo la parte che si riferisce alle ferrovie, la quale contiene dati e considerazioni interessanti per coloro che si occupano di cose ferroviarie.

Strade Ferrate. — Capitoli da 346 a 379. — Prima di fare un breve esame dei capitoli concernenti le Strade Ferrate, converrà accennare al nuovo articolo che il Ministro propone con la nota di variazioni n. 239 *bis*, cioè all'articolo 2, mediante il quale il Governo è autorizzato a prelevare dai residui disponibili sui fondi per la costruzione di Strade Ferrate complementari la somma di L. 50,000, da destinarsi:

a) per L. 30,000 alle spese occorrenti per l'accertamento dello stato delle linee ferroviarie di cui alle convenzioni approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e del relativo materiale rotabile e di esercizio;

b) e per L. 20,000 alle spese necessarie per gli studi relativi a progetti di nuove Strade Ferrate.

Mediante tale domanda, il Governo corrisponde all'invito che già gli fece la Giunta generale del bilancio nella Relazione sul passato esercizio. In essa così scrivevasi:

« Una severa vigilanza si richiede da parte dell'Ispettorato, specialmente oggi, e non soltanto sul materiale rotabile, ma su tutti gl'impianti, e sulle linee, e sulle contabilità; e quando si pensa all'entità degl'interessi che sono da tutelare, trattandosi della conservazione d'un così vistoso patrimonio, se i mezzi che sono a disposizione del Ministero non bastassero, non dovrebbe esitare il Governo a richiederli immediatamente per procedere ad ispezioni straordinarie, rigorose e diligenti. Rifletta il Governo che non provvedendo a tempo, e con un'azione ferma, risoluta, perseverante, non avrà poi forse modo di riparare più tardi i gravissimi danni. Dia ai suoi provvedimenti la maggiore pubblicità, perchè l'aiuto dell'opinione pubblica lo agevolerà a superare le difficoltà che forse incontrerà sulla sua via ».

Alla richiesta quindi del fondo di L. 30 mila, fatta dal Governo, la Giunta non può che rispondere affermativamente, lodando il Governo dell'impegno che si assume di procedere all'accertamento dello stato delle linee, e del materiale rotabile e d'esercizio, e all'inventario dei magazzini; ed eccitandolo anzi ad agire con la maggiore severità e con la maggiore alacrità, poichè il tempo stringe, ed a riferirne al Parlamento nel presentare il prossimo bilancio.

L'argomento in esame ha acquistato maggiore importanza ed ha ricevuto maggior luce dalla discussione testè avvenuta alla Camera sulla mozione Pantano relativa alla questione ferroviaria, e specialmente dall'emendamento aggiuntivo Sacchi, accettato dal Governo e votato dalla Camera nella seduta del 4 giugno corrente anno. La necessità di un'ispezione straordinaria sulle contabilità, e di un rigoroso inventario, è indiscutibile; e se i mezzi di cui è fornito il Governo non sono bastevoli, esso non deve esitare a chiedere maggiori facoltà per compiere quest'importante funzione.

Fondi speciali e Casse degli aumenti patrimoniali. — Come già si è osservato, il bilancio dei Lavori Pubblici in materia di Strade Ferrate, oltre alle spese di personale, non contiene che tre stanziamenti, due dei quali si riferiscono a speciali lavori (allacciamento del porto di Genova, e costruzione della ferrovia da Domodossola a Iselle (e il terzo riguarda il concorso dello Stato nelle spese della Cassa aumenti patrimoniali.

In materia di ferrovie, pertanto, l'esame principale cui è tenuta la Giunta generale del bilancio riflette il bilancio separato dei fondi speciali e delle Casse degli aumenti patrimoniali, bilancio che ha un'importanza grandissima, prima di tutto perchè nel suo complesso importa una somma non spregevole, trattandosi d'un importo annuo medio in entrata, calcolando le sole entrate ordinarie, di circa trenta milioni, e poi perchè alla gestione di questi fondi si connettono molti dei più importanti problemi che riguardano l'esercizio delle nostre ferrovie.

Nella Relazione sul passato esercizio, dopo aver fatto una succinta storia di questa questione, si è cercato di esaminare, indagare e precisare con la maggior cura la situazione contabile dei tre fondi di riserva e delle Casse aumenti patrimoniali, e nello stesso tempo di fare una previsione, per quanto era possibile approssimata al vero, sulla situazione quale si presenterà al 30 giugno 1905, quando cioè scadranno le presenti Convenzioni, poichè in quel momento, quale che sia la risoluzione sul nuovo ordinamento privato o di Stato, si dovrà dare principio ad una novella sistemazione (vedi Relazione succitata, n. 39 *A*, pag. 32 e seguenti).

Prendendo le mosse da quelle indagini, è necessario prospettare la situazione quale si presenta oggi, e notare le differenze rispetto ai conti ed alle previsioni del passato esercizio. Il disavanzo delle Casse aumenti patrimoniali, che nel conto impegni era preveduto pel 30 giugno 1903 in circa L. 20 milioni, come risulta dalla precedente Relazione della Giunta Generale, in fatto è invece accertato essere di L. 27,725,000, con un maggior disavanzo di circa otto milioni.

Il maggior disavanzo è spiegabile se si tien conto che l'Amministrazione si proponeva di limitare gl'impegni nell'esercizio in corso 1902-1903 a soli 6 milioni (di fronte agli accreditamenti che si prevedevano di 16 milioni); ma evidentemente una cifra così esigua si prestava facilmente ad essere superata, dati i crescenti bisogni, e le esigenze del traffico, e le richieste del commercio e del pubblico.

Gl'impegni quindi effettivamente hanno superato la detta cifra, e l'hanno superata anche di più della differenza dei 7 milioni, poichè gli accreditamenti, anzichè limitarsi a 16 milioni, come si prevedeva, supereranno alquanto la detta cifra, sicchè si può calcolare che i *maggiori impegni sono stati di circa 10 milioni.*

Ciò però è spiegato dal fatto che l'accrescimento dei proventi delle Casse è una conseguenza di accrescimento di prodotti e di traffico, che per natura sua induce immediatamente alla necessità di maggiori spese.

Data siffatta condizione di cose, è evidente che anche le previsioni d'impegni pel futuro esercizio nella somma di soli 5,775,000 sarà fatalmente superata, non essendo possibile supporre che, dato in ispecie l'aumento del traffico, sia consentito limitare a soli sei milioni i lavori in conto patrimoniale per tutte le nostre Strade Ferrate.

Volendosi trarre ammaestramento dal passato e dall'esercizio che ora sta per finire, è da supporre che il supero degl'impegni si manterrà quasi nella stessa misura, e sarebbe un'illusione lo sperare diversamente.

Così essendo, è chiaro che il disavanzo delle Casse, preveduto in L. 14,250,000 al 30 giugno 1904, supererà di parecchio la detta cifra; e che difficilmente poi potrà essere diminuito di molto nell'altro esercizio 1904-1905, pur tenendo conto della necessità in cui si troverà l'Amministrazione nell'ultimo anno delle Convenzioni di restringere gl'impegni.

Volendo con una certa precisione prevedere la condizione delle Casse al 30 giugno 1905, si può, senza timore di essere lontani dal vero, presagire un disavanzo di circa 24 o 25 milioni.

Senonchè occorre ripetere un lamento già fatto lo scorso anno dalla Giunta generale del bilancio, ma che pur troppo

non ha avuto alcuna eco. Alle spese delle Casse contriscono anche le spese pei noleggi dei carri, intorno ai quali nella precedente Relazione si scrisse quanto segue:

Un più rigoroso controllo dovrebbe inoltre precedere il permesso dei noleggi, che hanno assunto, specie in questi ultimi tempi, proporzioni assai gravi. Ed è veramente strano che mentre si aumenta, come accade da qualche tempo, la dotazione del materiale mediante acquisti di materiale nuovo e notevoli miglioramenti di tipo nei rinnovamenti, cresca pure la spesa dei noleggi non in proporzione dell'aumento del traffico; il che fa temere che si sia corrivi da parte degli esercenti a fare richiesta di noleggi, specie dopo che l'interpretazione data dai magistrati ai patti del contratto ne pose tutta la spesa a carico del terzo fondo e della Cassa aumenti patrimoniali, cioè dello Stato ».

Questo maggior rigore nel permesso dei noleggi non vi è stato, perchè essi continuano nella stessa misura.

Nell'esercizio corrente si spenderanno circa duè milioni e centosettantamila lire per noli di carri all'estero, tenendone impiegati 3636.

Ora, quando si considera che negli ultimi due anni sono entrati in servizio circa 8400 carri nuovi, non si comprende come non si debba in alcun modo diminuire il numero dei carri noleggiati.

A parte ogni altra considerazione, il noleggio, come è facile dimostrare, è un cattivissimo affare. Infatti il costo di 3636 carri può calcolarsi, ad essere larghi, nella cifra di circa 20 milioni. Pagando pel fitto di essi la somma di due milioni e centosettantamila lire, si viene, in sostanza, a pagare il denaro coll'interesse dell'11 per cento all'anno! L'Italia non è in tale stato da fare simili affari; e la Giunta generale deve rivolgere al Governo invito formale e preciso di non consentire più oltre noleggi di materiali, poichè il numero attuale dei carri, e quello che prossimamente con le costruzioni in corso andrà ad accrescere la dotazione, è tale da reputarsi rispondente alle esigenze del traffico delle nostre reti.

Quanto ai tre fondi di riserva, anch'essi nel loro totale presentano, al 30 giugno 1903, un disavanzo maggiore di quello preveduto, sebbene in misura non notevole, trattandosi d'una differenza di circa un milione e mezzo. Infatti si prevedeva nel totale dei tre fondi un disavanzo di sole L. 3,982,200, ma esso sarà effettivamente di 5,405,000. Ciò dipende principalmente dai maggiori impegni sul terzo fondo che cresceranno ancora nell'esercizio prossimo, ed avranno quindi per effetto di portare il totale disavanzo dei tre fondi da 4 a 14 milioni circa.

Chieste spiegazioni circa tale aumento, l'Amministrazione ci ha fatto osservare che in vista della grande quantità di materiale rotabile che ha raggiunto l'età limite e la cui rinnovazione, se vi si dovesse provvedere per intero, ciò importerebbe (comprese le spese per miglioramento di tipo) una spesa di circa 47 milioni di lire, e l'Amministrazione ritiene necessario di dar corso senza indugio almeno alle rinnovazioni più urgenti, dedicandovi tutto il margine disponibile del fondo, fondo che, come rileveremo più tardi, è pur troppo sfornito dei mezzi che sarebbero indispensabili al suo funzionamento, tenuto pure conto dell'onere che ad esso si è addossato (e che non era nelle sue funzioni), di provvedere anche ai miglioramenti di tipo che si apportano ai rotabili nell'occasione delle rinnovazioni.

Questa condizione di cose, ugualmente come quella delle Casse, non potrà pur troppo migliorare nell'esercizio 1904 1905, per modo che il disavanzo complessivo dei tre fondi, al 30 giugno 1905, anzichè inferiore, si può presagire superiore alla cifra prevista di circa 14 milioni.

Riassumendo, le previsioni sui disavanzi delle Casse e dei fondi riuniti al 30 giugno 1905, quali sono ora rettificati in seguito ai risultati quasi definitivi dell'esercizio in corso, portano ad una somma complessiva che si aggira intorno ai 40 milioni.

E poichè nella tabella completa dei debiti dello Stato verso le Società esercenti, e delle passività che lo Stato avrà al 30 giugno 1905 in rapporto all'azienda ferroviaria, che abbiamo pubblicato come allegato alla Relazione sullo stato di previsione per l'esercizio 1902-1903 della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici (n. 39 *A*, allegato 2, pag. 80), il probabile disavanzo dei tre fondi e delle Casse era calcolato in L. 15 milioni, occorre ora rettificare la suddetta cifra, portandola a 40 milioni.

Dovendo anzi correggere anche per altre cifre la suddetta tabella, crediamo opportuno, per notizia della Camera, ripubblicarla, rettificata.

Essa costituisce l'allegato 1°, ed è documento importante, perchè precisa e stabilisce in modo chiaro le passività dello Stato, sulle quali si sono espressi giudizi ed apprezzamenti non sempre concordi. Quesse passività saranno 512 milioni.

Materiale rotabile. — Come nello scorso esercizio, anche in questo crediamo far seguire alle notizie concernenti la situazione dei tre fondi di riserva e delle Casse aumenti patrimoniali, notizie più particolareggiate circa il materiale rotabile.

Come fu notato nella Relazione sul passato esercizio, bisogna distinguere il rinnovamento del materiale rotabile esistente e l'acquisto del materiale nuovo.

La spesa del rinnovamento è a carico in parte del terzo fondo di riserva, e in parte delle Società esercenti, con le norme stabilite dai capitolati. I miglioramenti che si apportano ai rotabili nell'occasione della rinnovazione andrebbero a carico delle Casse aumenti patrimoniali; ma atteso le deficienze di dette Casse, con l'articolo 5 della legge 14 gennaio 1897 si permise di addossarne l'onere anche al terzo fondo, che presentò per lungo tempo largo margine, per superi di billancio.

Noi pubblicammo in un prospetto nella Relazione sul passato esercizio tutte le rinnovazioni di materiale rotabile autorizzate dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1902, chiarendo gl'impegni assunti fino a quell'epoca sul terzo fondo; e determinammo altresì qual'era la situazione contabile del terzo fondo, la quale fu chiarita che importava un avanzo al 30 giugno 1902 di 10,647,000.

Si prevedeva inoltre che tale terzo fondo al 30 giugno 1903 si sarebbe trovato in avanzo di L. 7,227,800.

Effettivamente l'avanzo del terzo fondo al 30 giugno 1903 risulterà di 6,110,000 lire. Aggiungendo a questa somma gli accreditamenti che si avranno nel futuro esercizio e che saranno di circa 3,360,009 lire, si ha un totale disponibile di 9,470,000, cioè circa 9 milioni e mezzo.

L'Amministrazione propone di impegnare non solo tutta la somma, ma qualche cosa di più, cioè 11 milioni circa, poichè intende impegnare fin d'ora anche parte, anzi quasi tutta la somma disponibile fino al 30 giugno 1905, dichiarando « di avere il proposito di impegnare poco o nulla nell'esercizio 1904 1905 ». In tal modo l'Amministrazione ha intendimento di raggiungere il 30 giugno 1905, senza sorpassare la cifra disponibile, ma assorbendola completamente.

E' indubitato però, come giustamente è stato notato, che le disponibilità sono assai limitate di fronte alla quantità dei rotabili che raggiungeranno l'età limite entro il 30 giugno 1905.

Se infatti nessun carro raggiungerà l'età limite prima del 30 giugno 1905, la raggiungeranno invece 407 locomotive e 1733 carrozze. La rinnovazione di tutto questo materiale importerebbe a carico del terzo fondo una spesa di circa 47 milioni, che approssimativamente dovrebbe ripartirsi per 21 milioni a titolo di rinnovamento, e per 26 milioni a titolo di miglioramento.

Posto ciò, è chiaro che le somme che si prevede d'impegnare sono il minimo che sia possibile fare, data l'esiguità dei mezzi di cui si dispone e data l'impossibilità di attingere alle Casse aumenti patrimoniali ciò che occorrerebbe pei miglioramenti di tipo.

Alle notizie finora fornite crediamo opportuno aggiungere come allegato alla presente Relazione un prospetto di tutte le rinnovazioni ordinate dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1902. Esso costituisce l'allegato 2.

Venendo dopo ciò agli acquisti di materiale rotabile nuovo, reputiamo nostro dovere informare la Camera del modo come ha proceduto l'esecuzione del programma d'acquisti iniziato nel 1900, in seguito alla legge 25 febbraio 1900.

Di ciò abbiamo già dato ampia notizia nel riferire sul passato esercizio; ed ora è necessario soltanto, partendo dai dati di fatto raccolti in quella Relazione, proseguire ad esporre quanto è stato fatto in questo periodo e qual è il programma avvenire.

Come fu detto nella già citata Relazione, gli acquisti autorizzati fino al 1° aprile 1902 ammontavano alla somma di L. 99,794,039, rappresentanti 224 locomotive, 473 carrozze, 166 bagagliai, 8721 carri.

Al 1° aprile 1903 gli acquisti autorizzati ammontano a L. 136,702,334. Ciò risulta dal prospetto che pubblichiamo come allegato 3 alla Relazione, dove sono indicate le somme che per ciascuna rete ferroviaria sono state impegnate per acquisti, ed i singoli decreti d'autorizzazione.

Tale somma di lire 136,702,334 si eleverebbe a lire 140,302,334.97 se si tenesse conto dell'acquisto di 40 locomotive del quale è in corso l'autorizzazione, come risulta dal successivo prospetto che forma l'allegato 4.

Dal detto prospetto risulta il numero dei rotabili di cui è stato autorizzato l'acquisto, e a fianco di esso il numero di quelli già entrati in servizio.

Esaminando tale importante prospetto, emerge come siano stati autorizzati gli acquisti di 361 locomotive, 523 carrozze, 216 bagagliai, 13,252 carri; e come siano già entrati in servizio 192 locomotive, 265 carrozze, 126 bagagliai e 8373 carri. Di fronte a quest'ultimo numero, che abbiamo già avuto occasione di menzionare, rimane inspiegabile l'eccessivo nnmero di carri noleggiati che, con detrimento dell'erario, si continua a tenere sulle nostre linee.

Infine, come si praticò nel passato esercizio, pubblichiamo come allegato 5 il qnadro dei prodotti, con a fianco le somme che si possono erogare in forza dell'art. 9 della succitata legge per acquisti di materiale. Dal suddetto quadro risulta che il Governo avrebbe ancora margine per disporre acquisti per circa 24 milioni.

L'Amministrazione non ci ha dichiarato esplicitamente quali sieno le sue intenzioni in proposito, ma non pare alla Giunta che, allo stato in cui si è giunti e dopo i larghi acquisti fatti, sia il caso di abbondare in nuove autorizzazioni, ma che convenga invece limitare le spese, anche allo scopo di non aumentare il peso degli oneri che graveranno sullo Stato al 30 giugno 1905.

A sempre più ribadire tale concetto, crediamo opportuno pubblicare in un apposito prospetto il paragone tra la quantità ed il valore del materiale rotabile qual'era al 1° luglio 1885 e quello al 1° aprile 1903 (allegato 6).

Da siffatto prospetto si desume che, specialmente per quel che riguarda i carri, quando saranno entrati in servizio tutti quelli di cui si è già autorizzato l'acquisto, avremo un numero doppio di quello esistente nel 1885, poichè invece di 29,849 carri, ve ne saranno in servizio 59,323.

In correlazione alle cifre suindicate, relative al materiale rotabile acquistato in questo periodo, abbiamo anche rettificato le cifre dell'allegato 1, dove sono segnate, come si è detto, tutte le passività che saranno a carico dello Stato il 30 giugno 1905.

La cifra di queste passività risulta pertanto di 512 milioni circa, a cui però corrisponderebbe, se continuassero le attuali Convenzioni, un onere annuo, tra interessi e corrispettivi, di L. 23,669,320.58.

Non vogliamo trarre da ciò alcuna conclusione. Nostro intendimento precipuo è stato solamente, tanto in questa parte quanto in tutto ciò che si riferisce alle contabilità dei fondi speciali, alle Casse ed al materiale rotabile, quello di fornire dati particolareggiati e sicuri, sui quali possa, chi ne abbia vaghezza, fondare i proprii studi in relazione al prossimo riordinamento del servizio ferroviario. A tali studi ha portato inoltre un contributo assai notevole la Commissione Reale presieduta dal nostro collega onorevole Saporito, con l'elevata sua Relazione.

Noi possiamo dire di avere oramai sotto mano tutti gli elementi per la risoluzione di questo problema, che è il più grave ed economicamente più importante cui dovranno prossimamente dedicarsi le indefesse e sapienti cure del Governo e del Parlamento.

IL DECRETO-LEGGE PER LE RIDUZIONI FERROVIARIE

Abbiamo annunciato nel precedente numero l'ultimo Decreto-Legge che estende ad altre regioni la riduzione delle tariffe per il trasporto dei vini e delle paste.

Diamo ora il testo del Decreto stesso, colle motivazioni che lo precedono.

« Considerato che l'industria vinicola si svolge in generale in tutto il Regno, e che per le condizioni speciali in cui si presenta quest'anno la campagna vinifera, è opportuno di estendere alle altre regioni non contemplate dal Decreto 24 giugno 1903 gli stessi ribassi nei prezzi del trasporto ferroviario, affinchè sia facilitata anche da esse l'esportazione all'estero, ed agevolato lo scambio di quei prodotti fra regione e regione;

« Considerato essere altresì opportuno che i ribassi ordinati con altri Decreti per le paste da vermicellaio siano ammessi ai prezzi rispettivamente applicabili alle località del Regno nelle quali si esercita simile industria; sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, abbiamo decretato e decretiamo:

« Art. 1. — La tariffa eccezionale n. 1055, approvata con R. Decreto 24 giugno 1903, n. 249, per trasporti dei vini in esportazione, è sostituita da quella portante lo stesso numero, che si trova allegata al presente Decreto.

« Art. 2. — È istituita pei vini nazionali spediti all'interno del Regno dalle stazioni a nord della linea Tortoreto-Nereto-Giulianova-Teramo; Giulianova-Castellammare Adriatico-Sulmona-Cittaducale; Sulmona-Carsoli e Avezzano-Roccasecca Isoletta, la nuova tariffa allegata al presente Decreto.

« La spedizione in servizio interno delle Reti Sicula e Sicula Occidentale e cumulative fra di loro fruiranno della medesima riduzione nelle tariffe speciali e locali applicabili ai singoli trasporti.

« Art. 3. — Alle indicazioni delle stazioni mittenti e destinatarie poste nella tariffa eccezionale n. 1053 P. V. per le paste da vermicellaio, approvate col citato Regio Decreto 24 giugno 1903, n. 249, sono sostituite per la serie A le seguenti disposizioni: « I prezzi di questa tariffa sostituiscono per la pasta da vermicellaio quelli della tariffa speciale comune n. 102, serie E, a P. V. ».

« E per la serie B la seguente nuova indicazione: « Quelle comprese nelle linee: Bologna-Castellammare Adriatico; Castelbolognese-Ravenna; Ravenna-Rimini; Porto Civitanova-Macerata; S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno; Giulianova-Teramo, nonchè quelle comprese nelle linee Castellammare Adriatico-Sulmona-Cittaducale; Sulmona-Carsoli-Avezzano-Roccasecca-Isoletta e nelle linee al sud di queste, inclusa la Rete Sicula ».

« Art. 4. — È istituita una nuova serie della tariffa eccezionale n. 1053 P. V., che è allegata al presente Decreto.

« Il presente Decreto avrà effetto dal 1° settembre 1903, in via di esperimento, a tutto giugno 1904, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le nuove vetture elettriche sulla Milano-Varese.

Giovedì, sulla linea Milano-Varese, venne fatta la prova della prima delle 21 nuove carrozze automotrici, che le Officine Meccaniche di Milano debbono costruire in aumento del materiale mobile per la linea elettrica Varese-Porto Ceresio. La prova riuscì splendidamente. Vi prendevano parte il cav. Comi, direttore delle Officine Meccaniche di Milano, il comm. Mandolini, l'ingegnere cav. Tremontani, l'ing. Anghilleri della Mediterranea ed altre notabilità della Ditta costruttrice e della Società ferroviaria.

Tanto salendo verso Varese, quanto nella discesa verso Milano, la carrozza venne spinta a grandissima velocità, la quale in certi punti e per non brevi tratti raggiunse persino i 124 km. all'ora, la massima delle velocità che sia mai stata ottenuta finora sulle ferrovie italiane.

Malgrado ciò, stando nella vettura, non si avvertiva alcuna scossa sensibile, il che prova che il problema postosi dalla Mediterranea e dalle Officine Meccaniche venne pienamente raggiunto.

Con questo nuovo materiale elettrico, che rappresenta per la Ditta costruttrice milanese una notevolissima vittoria dell'industria nazionale, la Mediterranea istituirà fra breve dei treni rapidissimi che compiranno il percorso Milano-Varese in 45 minuti.

Queste nuove vetture, oltrechè eliminare il grave inconveniente delle scosse troppo forti, lamentato in quelle attualmente in esercizio, presentano maggiori comodità per i viaggiatori, ed una linea assai più simpatica ed elegante.

Esse misurano 18 metri di lunghezza e poggiano su carrelli solidissimi a sterza, collocati a distanza di 13 metri.

La struttura del *cosciale*, modificato in più parti in confronto delle attuali vetture, le rende molto più pesanti e assai meno suscettibili alle scosse.

Le cabine per gli apparati elettrici di manovra sono collocate in modo da poter permettere il passaggio da una vettura all'altra e da non incagliare la salita e la discesa dei viaggiatori, le quali, anzi, sono facilitate dalle portiere più ampie delle attuali.

Anche negli scompartimenti furono introdotte alcune modificazioni che li rendono assai più comodi e più eleganti.

Le cinque vetture-bagagliaio, come abbiamo detto, oltre lo scompartimento per i bagagli e l'ufficio del capo-treno, portano anche uno scompartimento per la posta, la ritirata ed uno scompartimento viaggiatori di terza classe.

Tutte poi sono munite di potentissimo freno Westinghouse e sono illuminate e riscaldate (d'inverno) elettricamente.

><

Il traforo del Sempione.

Si è radunata a Berna la Commissione dei periti designati dal Consiglio federale per esaminare le pretese dell'Impresa del Sempione tendente ad ottenere un sussidio suppletorio di due milioni onde possa condurre a buon fine i lavori del traforo del tunnel. Il Consiglio federale spera di poter decidere esso medesimo, nella settimana prossima, la quistione, e si crede che accetterè, almeno in parte, le domande dell'impresa.

><

Per la visita dei porti italiani ed esteri.

(*I lavori delle Sotto-Commissioni*).

Le Sotto-Commissioni della Commissione Reale per i servizi marittimi, incaricate di visitare i porti italiani ed esteri hanno deliberato:

1) Quella composta dal senatore Siacci e dai deputati Rava e Fasce partirà dal 15 al 20 per i porti francesi ed inglesi;

2) Quella composta dai deputati Pantano, Tecchio, Carboni, e Boj partirà il 25 per i porti della Sicilia e del continente e si spingerà fino a Trieste e Fiume;

3) Quella composta dai deputati Ciccotti e Ferraris e dai commendatori Lonardi e Fierito partirà ai primi di settembre per i porti di Amburgo, Brema, Amsterdam, Anversa, ecc..

Le tre Sotto-Commissioni presenteranno le loro Relazioni alla Commissione Reale sulle indagini che faranno, e cioè su: Organizzazione delle Compagnie di navigazione italiane ed estere. — Servizi cumulativi ferroviari e marittimi. — Tariffe marittime. — Tariffe di bordo. — Diritti portuali. — Spese di imbarco e di sbarco. — Sul personale. — Sui cantieri di costruzione. — Sui bacini di carenaggio. — Sulle cooperative. — Sulle zone franche.

La Commissione Reale plenaria è convocata per la fine di ottobre per esaminare le Relazioni delle Sotto-Commissioni e concretare quindi le proposte da fare al Governo.

><

Per le ferrovie Eritree.

È giunto in Roma l'ispettore cav. De Cornè, reduce dall'Eritrea, ove fu inviato dal Ministero dei Lavori Pubblici per studiarvi il problema ferroviario.

Il cav. De Cornè ha presentata la relazione concludendo sull'opportanità di lasciare all'industria privata le nuove costruzioni ferroviarie.

><

Per gli abbonamenti chilometrici.

Siamo informati che fra la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società esercente la Rete Adriatica è recentemente avvenuto uno scambio di vedute di massima relativamente alla questione degli abbonamenti chilometrici.

Fra le idee dell'una Società e quelle dell'altra vi ha qualche divergenza che sarà certamente appianata e così, dopo, compatibilmente coi molteplici altri lavori urgenti cui le Società interessate devono accudire in questo momento così prossimo alla scadenza delle convenzioni ferroviarie vigenti, esse potranno concretare i criteri fondamentali di massima dell'importante riforma del servizio dei viaggiatori, criteri ai quali dovranno essere informati i successivi studi per l'attuazione dei nuovi biglietti. dopo che i criteri stessi avranno ottenuta l'approvazione superiore.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Movimento del personale*).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia ha disposto il collocamento a riposo, a partire dal 1° agosto corrente, del cav. Enrico Raboschi, capo-servizio del movimento e traffico.

Il Consiglio stesso, su proposta della Direzione generale, ha incaricato il sotto-capo servizio, ing. Antonio Nico, della reggenza del detto servizio Movimento e Traffico.

Il Consiglio d'Amministrazione anzidetto ha inoltre deliberato il collocamento in quiescenza dell'ingegnere capo d'esercizio, cav. ing. Giovanni Borgese, a partire dal 1° gennaio 1904.

(*Nuovo ordinamento della Rete*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha emanato un ordine di servizio generale relativo al nuovo ordinamento di quella rete, stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 22 giugno ultimo scorso.

In base al detto nuovo ordinamento, l'esercizio della Rete Sicula è fatta a mezzo:

a) della direzione generale per la trattazione di tutti gli affari generali di indole economica ed amministrativa, riguardanti la rete;

b) dei servizi, della manutenzione e lavori, del materiale e trazione, e del movimento e traffico, per la trattazione degli affari d'indole tecnica, e per la sorveglianza e dirigenza del servizio attivo delle linee.

All'insieme di questi servizi sopraintende il Direttore generale, con le facoltà e le attribuzioni che gli derivano dalle leggi, dallo statuto sociale e dal Regolamento interno.

Il Direttore generale è sostituito e coadiuvato dal Vice-Direttere generale.

Agli affari che riguardano lo svolgimento dell'esercizio, in quanto sfuggono alla competenza dei singoli servizi, e la vigilanza sull'applicazione delle norme e dei regolamenti vigenti, sopraintende specialmente il Vice-Direttore generale, il quale riassume e coordina, a tale riguardo, l'azione dei servizi della manutenzione e lavori, del materiale e trazione, del movimento e traffico e del controllo prodotti.

Giusta il nuovo ordinamento anzidetto, la Direzione generale è costituita dai seguenti Uffici: 1) Segretariato ed Istituti di previdenza; 2) Ragioneria e Cassa; 3) Contenzioso; 4) Controllo prodotti (a Messina); 5) Approvvigionamenti; 6) Sanitario.

Dipendono dalla Direzione generale i servizi; 1) Manutenzione e lavori; 2) Materiale e trazione; 3) Movimento e traffico, nonchè gli Uffici; 4) Sede sociale (a Roma); 5) Studi e costruzione delle nuove linee (a Palermo); 6) Direzione d'esercizio (a Messina).

><

Servizio economico sui tronchi Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli.

Ci informano da Lecce che quella Camera di commercio ed arti ha interessato S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici a voler sospendere l'applicazione dell'esercizio economico sui tronchi Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli, perchè i Sindaci dei Comuni interessati ritengono che tale provvedimento possa riuscire dannoso anzichè utile al commercio ed ai viaggiatori.

Trattandosi di un affare molto importante per la regione servita dai due tronchi predetti di ferrovia, la predetta Camera di commercio ha stabilito di indire una riunione dei Sindaci interessati e dei principali commercianti della provincia per discutere sull'utilità o meno del provvedimento.

><

Servizio economico sulla Brescia-Cremona.

A decorrere dal 16 agosto corrente, sulla linea Brescia-Cremona sarà applicato, a titolo di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori ed al trasporto dei bagagli, cani e biciclette; ciò con le modalità e condizioni determinate con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Ai trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, che si effettueranno sulla detta linea sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542 e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0[0.

Le tariffe proposte dalla Società esercente per l'esercizio economico del quale trattasi sono approvate con decreto 5 corrente del Ministro dei Lavori Pubblici. Le tariffe stesse furono stabilite con riduzione media del 40 0[0, a sensi della legge n. 220 del 9 giugno 1901.

><

Servizio economico sulla Roma-Terracina.

Il Consiglio comunale di Terracina, in sua recente adunanza, ha espresso voto che sulla linea da Roma a Terracina venga attuato l'esercizio economico limitato ai viaggiatori.

La domanda del Consiglio comunale è stata raccomandata a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, il quale, alla sua volta, ha interessato la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ad esaminare la domanda stessa colla maggiore benevolenza, studiando il modo di assecondarla, trattandosi di linea che si trova nelle condizioni volute dalla Legge 9 giugno 1901 per l'esercizio economico su linee o tratti di linee di carattere locale compresi nelle Reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, Sezioni unite, giudicando su di una vertenza riguardante le *acque pubbliche* (uso di derivazioni - consorzio idraulico - diniego di apertura di una chiavica - danni ai privati - incompetenza giudiziaria), ha emessa sentenza, dalla quale risulta che: « Rifiutandosi un Consorzio idraulico all'apertura di una chiavica per l'uso di una derivazione, con danno del privato concessionario, non è competente l'Autorità giudiziaria ad ordinare l'apertura della chiavica, o ad autorizzare il privato ad aprirla anche colla forza ».

><

Ferrovia Suzzara-Copparo.

Siamo informati che la Società Veneta, in armonia all'art. 13 del capitolato per la concessione della ferrovia Suzzara-Copparo, approvato con R. Decreto n. 95 del 23 febbraio 1902, ha partecipato al Ministero dei Lavori Pubblici che sulla ferrovia stessa saranno adottate, per il trasporto dei viaggiatori e delle merci, le tariffe generali e speciali e le condizioni relative in vigore sulle sulle grandi Reti italiane, approvate colla legge 27 aprile 1885 e successive modificazioni. Saranno pure estese a quella linea tutte le concessioni speciali e relative tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle cose, tanto per conto del Governo che dei privati, e saranno anche applicate le tariffe e condizioni per tutti i trasporti militari, conforme sono vigenti sulle grandi reti italiane.

Sappiamo poi che è proposito della Società Veneta di attivare delle tariffe facoltative tanto pei viaggiatori che per le merci, a seconda che nello svolgersi dei traffici si riconoscer àutile ed opportuno di provvedervi, armonizzando così gli interessi dell'esercente con quelli del pubblico.

La Società stessa frattanto inizierà, fino all'apertura della linea, ed in via di esperimento, siffatto proposito,

istituendo una tariffa ridotta differenziale per il trasporto dei viaggiatori tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo sulle basi seguenti:

riduzione del 20 0[0 per le percorrenze fino a 20 km.
» 15 0[0 » » 15 »
» 10 0[0 » » 10 »

I biglietti di andata e ritorno saranno tutti a prezzo ridotto del 25 0[0 con validità di 2 giorni.

Ci risulta poi che la Società Veneta ha in corso le pratiche per estendere il servizio cumulativo colle grandi Reti e colla ferrovia Ferrara-Suzzara che è allacciata con quella da Ferrara a Copparo della quale si tratta.

><

Biglietti di abbonamento per le ferrovie della Reale Sarda.

La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha fatto domanda, che il Ministero dei Lavori Pubblici ha accolta, per ottenere che sia prorogata fino a nuovo avviso, l'applicazione della tariffa dei biglietti di abbonamento speciale che fu istituita col decreto ministeriale del 28 luglio 1902, la cui validità scade col 14 del corrente mese.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aperte).

La Società esercente la Rete Adriatica ha diramato gli inviti per le gare d'appalto seguenti:

Gara internazionale: fornitura di 15 locomotive-tenders. Presentazione delle offerte il 30 corrente e apertura delle medesime il 31 successivo, alle ore 14 1[2;

Gara nazionale: fornitura di 31 locomotive-tenders. Presentazione delle offerte il 4 settembre e apertura delle medesime il 5 successivo, alle ore 14 1[2;

Gara internazionale: provvista di 50 carri scoperti, serie V. Presentazione delle offerte il 1° settembre e apertura delle medesime il 2 successivo, alle ore 14 1[2;

Gara nazionale: provvista di 150 carri scoperti, serie V. Presentazione delle offerte il 4 settembre e apertura delle medesime il successivo 5, alle ore 14 1[2.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 agosto 1903).

Ampliamento della casa cantoniera al km. 34.632 della linea Zollino-Gallipoli.

Progetto dei lavori complementari per l'ampliamento della stazione di Novi Città.

Progetto per l'apertura di un fosso di guardia a monte della trincea ai km. 348.205-400 della linea Battipaglia-Reggio.

Costruzione di un sottopassaggio attraverso la ferrovia Taranto-Reggio in prossimità del ponte sul torrente Salerno.

Proposta per il parziale condono della multa, nella quale è incorsa la Ditta G. B. Gillet, per ritardata consegna di arpioni per la Rete Sicula.

Domanda della Società Nazionale delle Officine di Savigliano pel condono della multa inflittale per ritardata consegna di scambi inglesi per la Rete Mediterranea.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di barre di acciaio per la Rete Mediterranea.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di rotaie per la Rete Mediterranea.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di una colonna idraulica alimentata da un serbatoio sussidiario nella stazione di Barletta, per L. 5200.

Acquisto ed impianto di macchinario per le officine di Napoli, per L. 22,780.

Ampliamento della stazione di Castelraimondo, per L. 6000.

Sistemazione del torrente Mugnone fra i ponti dell'Asse e del Romito sulla linea Roma-Firenze, per L. 6900.

Intonaco delle pareti esterne e di una interna del fabbricato viaggiatori della stazione di Cervaro, per L. 455.

Sistemazione delle vasche del riformatore della stazione di Piacenza, per L. 700.

Spostamento del binario tronco della stazione di San Giorgio di Piano, per L. 1300.

Consolidamento dei muri d'ala e della fronte, verso Napoli, della galleria di S. Spirito, al km. 72.257 della linea Foggia-Napoli, per L. 11,800.

Impianto di una comunicazione fra la prima e la seconda linea nella stazione di Zollino, per L. 1600.

Prolungamento del binario tronco presso il muro di cinta della stazione di Lucca, per L. 1100.

Modificazioni da apportarsi alle stadere a ponte delle stazioni di Asola e di Verolanuova, per L. 1020.

Sistemazione del servizio per estinzione incendi nelle stazioni di Bari e di Gioia del Colle, per L. 430.

Costruzione di una latrina alla casa cantoniera al km. 23.338 della linea Parma-Brescia-Iseo, per L. 560.

Sistemazione delle latrine nel fabbricato della Marcona in stazione di Milano Centrale, per L. 500.

Rete Mediterranea:

Costruzione del cavalcavia al km. 145.924 in sostituzione del passo a livello al km. 145.910 della linea Roma-Napoli, per L. 17,500.

Lavori di ampliamento in stazione di Serralunga-Cereseto, per L. 10,900.

Consolidamento della falda a monte dei due tratti di trincea fra i km. 174.988 175.042-175.094-175.115 della linea Reggio-Castrocucco, per L. 6400.

Ricostruzione del vôlto, verso Porta Romana, del manufatto al km. 7.339 della linea di circonvallazione di Milano, per L. 1300.

Ricostruzione del rivestimento quarto di cono a monte della spalla del ponte sul torrente Solofrone, al km. 24.734 della linea Battipaglia-Castrocucco, per L. 1500.

Bonsolidamento del fabbricato ad uso ufficio e dormitorio annesso al deposito locomotive della stazione di Roma-Termini, per L. 17,400.

Rinforzo dell'armamento fra le stazioni di Bellinzago e di Oleggio, per L. 4070.

Modificazioni degli ingressi ai caselli n. 2, 5 e 8 della linea Rho-Sesto Calende-Arona, per L. 275.

Impianto di un passo a livello al km. 316.327 in prossimità del ponte Calatro sulla linea Taranto-Reggio, per L. 2700.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un parapetto in ferro lungo il muro di sponda del canale Molinetto, presso la stazione di Corniglia, sulla linea Genova-Spezia, per L. 1550.

Risanamento del fabbricato viaggiatori e dotazione di acqua potabile nella stazione di Bogliasco, sulla linea Genova-Spezia, per L. 1280

Sistemazione definitiva dell'argine sinistro del torrente Serravezza, rotto e danneggiato da piene fra le stazioni di Serravezza e di Pietrasanta, per L. 23,000.

Provvedimenti per dare sfogo attraverso la ferrovia Roma Pisa alle acque di piena fra le stazioni di S. Vincenzo e di Castagneto, per L. 49,300.

Applicazione del freno di tipo normale ai tenders di locomotive, per L. 18,600.

Riparazioni al viadotto al km. 43.938 della linea Battipaglia-Reggio, fra le stazioni di Rutino e di Omignano, per L. 2200.

Rete Adriatica:

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella stazione di Montagnana, per L. 16,000, di cui L. 5200 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento degli attacchi delle lungherine in legname sui viadotti metallici di S. Stefano, Castellaneta e Palagianello, sulla linea Bari-Taranto, per L. 17,400, di cui L. 14,700 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un terzo binario per l'ampliamento della stazione di Chienti-Serracapriola, per L. 59.350, di cui L. 42,500 per i lavori da appaltarsi.

Impianto dell'illuminazione a gas nella stazione di Barletta, per L. 19,580.

Impianto di un fascio di binari tronchi e di una piattaforma da m. 15 nella stazione di Ferrara, per L. 148,000, di cui L. 57,600 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di un'asta di manovra nella stazione di Treviglio, per L. 32,000, di cui L. 17,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione delle bocche di efflusso della condotta che alimenta le vasche del rifornitore della stazione di Verona P. V., per L. 350.

Consolidamento della falda in frana al km. 377.400 della linea Bologna-Otranto, per L. 2200.

Risanamento e completamento della massicciata sui tratti della linea Bologna-Pistoia e nelle stazioni di Porretta, Molino del Pallone, Pracchia e Pitecchio, per lire 69,900.

Rete Sicula:

Consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di S. Caterina, sulla linea Bicocca-Caldare, per L. 6280.

Ricostruzione dei muri andatori verso Girgenti del ponte sul torrente Occhiobianco, al km. 116.910 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 6600.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È stato rimesso al Ministero di Grazia e Giustizia, perchè provveda alla registrazione e successiva pubblicazione nella raccolta delle leggi e dei decreti del Regno, il Decreto Reale col quale viene precisata la linea di demarcazione per l'applicazione delle tariffe eccezionali a favore del Mezzogiorno, approvate col R. Decreto del 24 giugno u. s.

Il testo del decreto medesimo è il seguente: Vista la legge n. 3048 (serie 3ª), del 27 aprile 1885, che approvò le convenzioni per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula; visto il nostro decreto in data 24 giugno 1903, col quale vennero concessi, a titolo di esperimento, ribassi di tariffa sui trasporti in ferrovia dei prodotti del suolo e della pastorizia in partenza dall'Italia meridionale; considerato che i detti ribassi vennero disposti in favore di tutta la regione meridionale, benchè siasi indicata una linea ferroviaria che non comprende tutte le stazioni del Mezzogiorno; considerato essere urgente chiarire e completare il detto decreto; sulla proposta del Presidente del Consiglio e dei Ministri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e dell'Agricoltura, Industria e Commercio; udito il Consiglio dei Ministri; abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. – Alle stazioni indicate nelle tabelle allegate al precedente nostro decreto 24 giugno 1903, agli effetti dell'applicazione delle tariffe eccezionali approvate col decreto stesso, sono aggiunte quelle appartenenti ai tronchi di ferrovia da Castellammare Adriatico a Tortoreto Nereto, questa inclusa, da Teramo a Giulianova, da Città Ducale a Solmona e da Isoletta a Roccasecca.

Art. 2. — Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

L'anzidetto Decreto Reale porta la data del 27 luglio corrente anno.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne approvata una proposta della Società esercente la Rete Sicula, per la quale i trasporti di maioliche comuni in servizio interno della Rete Sicula sono ammesse a fruire della tariffa speciale a piccola velocità n. 113 (serie A) per partite a vagone completo del peso minimo di sei tonnellate o paganti come tale.

— Sappiamo che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi, in seguito a vive istanze ricevute, ha proposto al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate di estendere la validità delle tariffe n. 1 2 a grande velocità, allo scalo di Marciano-Marina, ammettendolo al servizio cumulativo ferroviario-marittimo dei piccoli colli fino a 20 chilogrammi, in corrispondenza col transito di Piombino.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per la quale la tariffa speciale temporanea a piccola velocità accelerata pei trasporti di uva fresca e di uva pigiata con mosto, a vagone completo, da 10, 12, 14 e 15 tonnellate, già approvata con decreto ministeriale del 24 agosto 1900, viene riattivata per il periodo dal 15 agosto corrente al 15 dicembre 1903, rimanendo ferme tutte le relative condizioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Piemonte al mare. — In una recente adunanza, il Comitato promotore di questa ferrovia fece il riparto della spesa per lo studio concreto del progetto definitivo, affidato alla Mediterranea.

Alle città di Oneglia e Porto Maurizio fu assegnata la somma di lire diecimila; eguale somma a Torino, e il rimanente agli altri Comuni interessati.

Ferrovia sul Monte Figogna a Genova. — Le trattative colla Società Belga, assuntrice dei lavori per il compimento ed esercizio di questa ferrovia sono pressochè ultimate.

Presto, quindi, si porrà mano ai lavori.

Questa ferrovia è, sotto ogni riguardo, destinata ad avere il più bell'avvenire.

Il Monte Figogna, con i suoi 818 metri di altezza, offre il migliore e subitaneo cambiamento d'aria, senza dover percorrere faticose giornate in ferrovia; nonchè uno svago non comune coll'immenso unico suo panorama, e infine

un calmo, salubre riposo col suo Ospizio, fornito delle migliori comodità.

Al rinomato Santuario salgono annualmente oltre novantamila persone; fra breve, grazie ai numerosissimi visitatori che vi porterà la ferrovia elettrica, percorrendo in sole due ore il tragitto che la separa da Genova, sarà non solo il migliore, ma sarà l'unico preferito ritrovo al quale dovranno far capo tutti i gitanti, genovesi, liguri e forestieri, perchè ivi troveranno tutto il confortabile.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1903.* — Nella decade 21-31 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,672,784, con un aumento di L. 204,110.33 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 luglio 1903 si ragguaglia a L. 13,285,337, presentando un aumento di lire 710,357.53 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1903.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,095,265.10, con una diminuzione di L. 138,084.15 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1903 si ragguaglia a L. 78,299,123.89, e presenta un aumento di L. 3,367,078 81 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 345,250, e presentano un aumento di L. 1577 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Tramvia Trescore-Lovere. — Il Consiglio provinciale di Bergamo ha deliberato di contribuire nell'impresa di costruzione ed esercizio della tramvia Trescore-Lovere ed in aumento alla sovvenzione già stabilita di L. 200,000 mediante il concorso di altre L. 100,000, alle condizioni indicate nella deliberazione del 29 gennaio 1901.

Tramvie elettriche in Provincia di Treviso. — Si riunì il Comitato promotore per le tramvie elettriche provinciali ed interprovinciali.

Il maggiore Mazza lesse la Relazione generale, chiara e diligente, sulle linee progettate, sulle forze idrauliche proposte e sullo sviluppo della rete.

Le linee progettate per prima costruzione sarebbero la Conegliano-Susegana-Treviso-Mestre, la Treviso-Noale-Ponte di Brenta e la Treviso-Roncade-Meolo, con diramazioni varie. La Relazione preventiva il costo in L. 11,665,910.

La Relazione infine continua sugli utili derivanti dalle concessioni richieste di forza per l'illuminazione elettrica, per impianti telefonici, ecc.

Alla fine della lettura gli intervenuti, una quarantina circa di capitalisti e rappresentanti dei vari Comuni interessati, applaudirono la Relazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — L'Associazione dei portatori di buoni di godimento della Giura-Sempione, la cui sede è a Ginevra, e che tratta in nome di 250 portatori di 35,200 titoli, ha fatto conoscere le sue pretese alla Commissione di liquidazione della Compagnia della Giura-Sempione e la sua intenzione di farle valere con tutti i mezzi legali. Suoi avvocati sono i signori Roguin, antico giudice federale; de Seigneux, a Ginevra; e Zeerlender, a Berna.

L'Associazione protesta contro le decisioni degli azionisti del 18 aprile e 7 agosto 1903, concernenti la liquidazione della Compagnia. Analoga notifica venne fatta o sarà fatta alla Compagnia dal signor Mamroth, avvocato a Breslavia, a nome dei portatori germanici di 40,000 buoni.

— *Il traforo dell'Albula.* — Fu annunziato che il tunnel dell'Albula era stato aperto al passaggio dei treni. Quantunque il *Monitore* si sia occupato varie volte di questa opera, crediamo interessante ora, che è un fatto compiuto, dare qualche cenno ancora.

La linea dell'Albula percorre una fra le più belle e severe regioni dell'alta Engadina. Discendendo lungo la valle da Ceterina, presso St-Moritz, si giunge a Samaden (metri 1707). Presso Samaden sorge il piccolo e grazioso villaggio di Bevers, centro dei lavori. Quivi sorse una piccola città costruita in legno, simile a quelle improvvisate che si vedevano ad Airolo ed a Göschenen sul Gottardo, e che ora si vedono ancora al Sempione. A Bevers abitava buona parte dei 1300 operai addetti ai lavori della linea e del traforo. A Bevers, per seguire il tracciato della linea, si abbandona la valle dell'Inn, per volgersi a sinistra nella valle della Beverina, piccolo fiume che scende dai ghiacciai sovrastanti l'alto valico dell'Albula.

Colla linea Samaden-Thusis, di cui è centro il nuovo tunnel, la valle dell'Inn è unita a quella del Reno. E' quindi una nuova via aperta alle comunicazioni internazionali italo-svizzere. Il tunnel dell'Albula è lungo m. 5866, quasi un terzo quindi del Sempione. Graniti durissimi componevano le roccie da perforarsi. Si cominciò la perforazione da entrambi i versanti a Bevers e a Preda, dove furono innalzati i cantieri per le perforatrici e le altre macchine necessarie alla produzione dell'acqua compressa e polverizzata da iniettare nel tunnel.

I nuovi sistemi di perforazione iniziati durante il traforo dell'Arlberg furono adottati per quello dell'Albula, e l'avanzamento procedette rapido e con esito splendido; 1300 operai furono occupati nel lavoro.

Nei primi mesi numerosi svizzeri e tedeschi si provarono a lavorare nel tunnel, ma non resistettero che pochi di essi all'improbo lavoro di stare ogni giorno otto ore nelle viscere della montagna, con un calore soffocante e un'aereazione prodotta artificialmente con ventilatori, ma guasta dalle esplosioni di dinamite. I nostri italiani resistettero ai lavori dell'Albula meravigliosamente, come avevano fatto a quelli del Cenisio, del Gottardo, dell'Arlberg e del Sempione. Gli operai italiani erano 1200, per la maggior parte piemontesi, lombardi, veneti e calabresi. Molti di essi portarono seco le loro famiglie.

Così si potè dire anche per il traforo dell'Albula ciò che si disse per tutte le grandi opere del secolo XIX, l'istmo di Suez, il canale di Kiel, la diga di Assuan, i grandi trafori alpini, ecc., che gli operai italiani furono i più numerosi ed anche i migliori.

L'Albula non è che il centro della linea Thusis-Samaden, una fra le più belle e pittoresche linee alpine. Enormi muraglioni di sostegno, ponti arditissimi, cavalcavia costrutti di macigni appena squadrati, piccoli tunnels e muraglie di riparo si succedono lungo la linea ad attestare il progresso meraviglioso fatto dalla scienza delle costruzioni in questi ultimi anni.

Ferrovie Giapponesi. — *La ferrovia di Chuô.* — Diamo alcuni cenni sulla grande linea centrale di Chuô al Giappone, attualmente in corso di costruzione. Si sa che la più grande linea giapponese è quella del Tokaido, la quale allaccia Tokio e Kobé, costeggiando l'Oceano. Essa è esposta dunque ad un attacco dalla parte del mare. Perciò il Governo giapponese costruisce attraverso alla catena montuosa dell'Hondo una linea strategica, quella di Chuô, la quale dovrà congiungere Tokio a Nagoya. Cominciata nel 1895, essa doveva essere terminata nel 1904 e costare 27,120,000 yen. Diciamo « doveva », giacchè presentemente essa non

è giunta che a Kofu, vale a dire non si sono costruite che 36 miglia su 223 e sono costate già 17,417,000 yen. Questo tronco dunque è costato 265,559 yen per miglio inglese. La sezione Hachioji-Kofu è stata inaugurata l'11 dello scorso giugno. Le difficoltà sono state enormi per attraversare il gruppo montagnoso di Homo: basti dire che in questo breve percorso vi sono 42 tunnel, di cui uno lungo circa 3 miglia; in complesso essi hanno una lunghezza di 19 km. Vi sono poi 34 ponti e numerosi viadotti. Ora si sta lavorando alla sezione Kofu-Nagoya.

Ferrovia di Bagdad. — Lo *Standard* di Londra pubblica una nota inviatagli da Berlino, con cui si afferma che il sindacato tedesco non ha assolutamente l'intenzione di costruire la ferrovia di Bagdad con soli capitali tedeschi. Saranno tenute a disposizione di stranieri che volessero porre i loro capitali nella impresa le azioni che erano state precedentemente date ai francesi.

Notizie Diverse

Per la navigazione interna. — Il Consiglio provinciale di Torino, dopo aver proceduto all'elezione delle cariche, confermando all'unanimità presidente l'onorevole Boselli, esaminò il problema della navigazione interna: dopo lunga discussione fu approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio prov., convinto del grande vantaggio che deriverebbe all'economia nazionale da un ben regolato sistema di navigazione interna pei trasporti sopratutto dei prodotti agricoli e delle merci di limitato valore in rapporto al volume; plaudendo allo studio concreto già iniziatosi dal Governo, unendosi alle precedenti istanze della Deputaz. prov., la invita ad insistere presso il Governo stesso perchè provveda fin d'ora a completare quello studio per la navigazione fino a Torino, disponendo per quelle constatazioni idrografiche le quali possano essere necessarie per i progetti di maggiore svolgimento della navigazione interna nelle regioni piemontesi ».

Il disastro ferroviario di Parigi. — La sera dell'11, fra le stazioni di Menilmontant e di Couronne, della ferrovia Metropolitana, in una località non molto distante dal cimitero di Père Lachaise, è avvenuto un terribile disastro.

In un treno si sviluppò un incendio; il fuoco, nell'interno di una galleria, ove avvenne anche uno scontro, si propagò ad altri tre treni.

Il numero dei morti nella catastrofe di Menilmontant ascende a 85, di cui finora furono identificati 70.

Un telegramma odierno poi ci avverte che un nuovo accidente lungo la ferrovia metropolitana, simile a quello dell'11, ma senza gravi conseguenze, avvenne ieri l'altro alla stazione di Piazza Ternes. Nella macchina di un treno si manifestò un principio d'incendio; il fuoco fu subito spento; ma vi fu un panico abbastanza vivo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Motta di Livenza — Treviso — (20 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato ad uso delle scuole elementari maschili e femminili nella frazione di Villanova, per L. 9468. Cauzione provv. L. 300 e L. 300 per spese. Consegna lavori 120 giorni.

Municipio di Gropparello — Piacenza — (20 agosto, ore 11, secondo incanto). — Appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Montechino, di m. 5083.63, per L. 22,400. Cauzione provv. L. 900. Definitiva L. 2000. Ultimazione lavori 6 anni Fatali da destinarsi.

Direzione del Genio Militare di Roma (20 agosto, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione dei locali nel Collegio militare di Roma, per L. 10,700. Cauz. L. 1070. Consegna lavori 70 giorni.

Amministrazione Provinciale di Roma (20 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di correzione della risvolta presso il bivio di Monteporzio, dal Cancello Vassallo alla Chiesetta della croce, di m. 777, della strada Maremmana Inferiore, 3° tronco, per L. 23,223.54. Cauzione L. 1000. Consegna lavori 8 mesi. Docum. fino 14 agosto ore 14. Offerte 19 agosto. Fatali 31 agosto, ore 12.

— (21 agosto, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori di deviazione di Sasso Pizzato nella strada Toscanese, 2° tronco, di m. 2309, per L. 49,048.29. Cauzione provv. L. 2000. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 17 agosto, ore 14. Offerte 20 agosto. Fatali 31 agosto, ore 12.

— (21 agosto, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori sulla strada provinciale Velletri Anzio, 1° tronco, di deviazione del tratto fra il ponte dell'Uva Frangia e quello delle Vascuccie, di m. 540.21, per L. 6305.96. Cauzione provv. L. 400. Consegna lavori 4 mesi. Documenti 17 agosto, ore 14. Offerte 20 agosto. Fatali 31 agosto, ore 12.

Municipio di Corigliano Calabro — Cosenza — (21 agosto, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale che dalla provinciale Corigliano Rossano adduce al Cimitero di Corigliano, provvisoriamente aggiudicato al signor Spataro Francesco fu Giuseppe, col ribasso del 4 0[0 su L. 16,500. Dep. provv. L. 850.

Municipio di Domodossola — Novara — (22 agosto, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una Chiesuola od Oratorio per la frazione di Calice, da ubicarsi nella regione Crosiggia e nel terreno donato dai signori Fratelli Ponti di Santa Maria, per L. 17,909.12. Cauzione provvisoria L. 500. Consegna lavori 180 giorni.

Municipio di Alleghe — Belluno — (22 agosto, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione di 2 fabbricati uso scuole comunali, in 2 lotti: 1° in Coldemies, per L. 14,611.51. Cauzione provvisoria L. 500. Definitiva L. 2000; 2° in Tos, per L. 11,225.15. Cauzione provv. L. 400. Defin. L. 1500. Fatali 10 settembre, ore 12.

Municipio di Pavia (22 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una cancellata e coordinamento del piazzale interno col piano di via Porta Salara, demolizione della Ricevitoria daziaria e costruzione della strada a ponente dell'attuale edificio d'ingresso al ponte, per L. 7871.20. Cauz. provv. L. 500 e L. 150 per spese. Definitiva L. 1000. Ultimazione lavori 3 mesi.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Novara (22 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di costruzione dei tetti nella Caserma Principe Amedeo in Biella, per L. 2500. Cauz. provvisoria L. 250. Ultim. lavori 60 giorni.

Municipio di Castelvetrano — Trapani — (22 agosto, ore 12, def.). — Appalto delle opere di costruzione del palcoscenico e relativo macchinario per quel Teatro Comunale, provv. aggiudicato al signor Baldassarre Rizzo fu Rocco, da Trapani, residente in Castelvetrano, per L. 17,460, e quindi in grado di ventes. per L. 16,587.

Municipio di Fano — Pesaro — (22 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di sepolcri, colombari, sotterranei e sopraterra, con cappellette famedio ed ossari, sul fianco del rettangolo ad Est del Cimitero comunale, per L. 26,079.05. Cauz. provvisoria L. 2607.90 e L. 600 per spese. Definitiva L. 6000.

Municipio di Lecco — Como — (24 agosto, ore 14, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento delle ali laterali dell'edificio scolastico e per la costruzione di due torrette isolate ad uso di latrine, in 2 lotti, e cioè: 1° opere da capomastro, per L. 38,715.23; 2° opere da falegname, per L. 5452.09. Cauzione provv. L. 3800 pel 1° lotto e L. 500 pel 2° e L. 900 per le spese 1° lotto e L. 150 pel 2°. Consegna lavori 180 giorni.

Intendenza di Finanza di Genova (25 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso della Sezione doganale alla Chiappella, nel porto di Genova, provvisoriamente aggiudicato col rib. del 5.10 0[0 su L. 28,680, e così per L. 27,217.32. Cauzione provv. L. 1600. Documenti 17 agosto. Consegna lavori 180 giorni.

Municipio di Chieri — Torino — (25 agosto, ore 9, def.). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione della nuova Sala consigliare e adattamento dei locali per gli Uffici comunali, per L. 12,400. Cauzione provv. L. 700 e L. 300 per spese. Definitiva L. 1300.

Municipio di Genova, Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (25 agosto, ore 14). — Appalto triennale della manutenzione ordinaria e straordinaria del Civico acquedotto, per annue L. 10,000. Cauzione provv. L. 3000 e L. 600 per spese. Fatali 9 sett., ore 12.

Municipio di Adro — Brescia — (25 agosto, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'Ospedale da innalzarsi in Adro, in via delle Cave nel Brolo Narino, in 2 lotti, e cioè: 1° opere murarie ed annessi, per L. 41.130.14; 2° opere da falegname, per L. 8474 58. Cauzione provv. L. 1500 pel 1° lotto e L. 300 pel 2°. Consegna lavori un anno. Offerte fino 25 agosto, ore 12.

Municipio di Carsoli — Aquila — (26 agosto, ore 12, def.). — Appalto dei lavori delle condotte per l'acqua potabile di Carsoli e riuniti, provv. aggiudicato al signor Pasqualucci Vincenzo per lire 74,331.86.

Municipio di Pisticci — Potenza — (27 agosto, ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada extramurale fra l'angolo del palazzo Di Giulio e la piazza Plebiscito in quell'abitato, della lunghezza di m. 414.70, e dell'importo presuntivo di L. 21,179.80, indipendentemente dalle somme a disposizione dell'Amministrazione per direzione ed impreveduto, nella complessiva cifra di L. 3485.94, ed indipendentemente pure dall'importo delle espropriazioni, alle quali provvederà direttamente l'Amministrazione con accordi bonari. Cauzione provv L. 1000 e L. 1200 per spese. Definitiva L. 3000. Consegna lavori un anno. Fatali 12 settembre, ore 12.

Direzione Generale degli Arsenali di Napoli e Spezia — Genova — (28 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di demolizione della regia nave radiata *Maria Adelaide*, provv. aggiudicato per L. 28.024.05. Cauzione L. 3000. Condizioni d'appalto visibili presso il Ministero della Marina e le Direzioni Generali degli Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, presso gli Uffici Tecnici della R. Marina in Genova e Terni e le principali Camere di Commercio.

Deputazione Provinciale di Avellino (31 agosto, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale n. 34, Teora S. Ilarione, tra la provinciale Martiniello ponte Sele e la nazionale Contursi-Barletta, di m. 8715, per 5 anni e per annue L. 1801.60. Cauzione provv. L. 400. Fatali da destinarsi.

Municipio di Serra San Bruno — Reggio Calabria — (1° settembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione cumulativa delle condotture di acqua potabile dalle sorgenti Cheli e Prato e delle opere di distribuzione interna dell'abitato, per L. 44,077.77. Cauzione provv. L. 2203.88. Definitiva il decimo. Consegna lavori 3 mesi.

R. Prefettura di Pavia (2 settembre, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari in quella provincia per un quinquennio, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per compless. L. 20,000. Cauzione provv. L. 300 e L. 600 per spese. Docum. 24 agosto.

Ufficio del Demanio di Roma (2 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di restauro occorrenti al fabbricato demaniale ex-convento di Sant'Andrea delle Fratte, in Roma, ad uso caserma delle Guardie di città, per L. 17,160. Cauzione provv. L. 1000 e L. 500 per spese. Consegna lavori 20 giorni. Docum. 24 agosto.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Rete Adriatica — Firenze — (24 agosto). — Gara aperta per la fornitura di 2 battipali a vapore.

Direzione Officine di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (26 agosto, ore 14, def.). - Fornitura di kg. 1300 di ottone in lamiera sottile (per capsule di ottone di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna) a L. 2.25. Importo L. 2925. Cauzione L. 293. Consegna 30 giorni.

— (28 agosto, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 1700 di tubi di ottone diversi (per tubi di carica di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna), a L. 3. Importo L. 5100. Cauzione L. 510. Consegna 40 giorni.

— (31 agosto, ore 14, def.). — Fornitura di rame in verghe sagomato (per corone di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna), e cioè: per corona anteriore kg. 820; per corona posteriore kg. 2280, a L. 2.50. Importo L. 7750. Cauzione L. 775. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Agosto 8	Agosto 14
Azioni Ferrovie Biella	L. 563	563
» » Mediterranee	487	489.50
» » Meridionali	» 697.50	697.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 427	427
» » » (2ª »)	» 402	402
» » Secondarie Sarde	» 254	254
» » Sicule.	» 672	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D* .	» 356.25	357
» » Cuneo 3 0/0	» 375	377
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 0/0 .	L. 100.30	100.30
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 512.50	512
» » Meridionali	» 316	356.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 323	322.50
» » » 2ª emiss. »	323	321
» » Sarde, serie *A*	» 356.25	358
» » » serie *B* . . .	» 356.25	358
» » » 1879 .	» 356.25	358
» » Savona	» 370	370
» » Secondarie Sarde . . .	» 511	513.50
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 516	516
» » Tirreno	» 512	512
» » Vittorio Emanuele . . .	» 378	378.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. *1ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	110,630.00	1,641.00	21,295 00	124,371.00	1,047.00	258,984.00	618.00	419.00
1902	95,714.00	1,833.00	20,532.00	126,973.00	8,230.00	253,282.00	618.00	410.00
Differenze nel 1903	+ 14,916.00	— 192 00	+ 763.00	— 2,602.00	— 7.183.00	+ 5,702.00	»	+ 9.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	50.002.00	952.00	5,637.00	18,912.00	1,012.00	76.515 00	482.00	159 00
1902	36,723 00	622.00	6,623.00	25,348.00	210.00	69,526.00	482.00	144.00
Differenze nel 1903	+ 13,279.00	+ 330.00	— 986.00	— 6.436.00	+ 802.00	+ 6,989.00	»	+ 15.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	6,296.00	181.00	772.00	2,502.00	»	9,751.00	23.00	424.00
1902	3,906.00	139.00	550.00	2,292.00	»	6,887.00	23.00	299.00
Differenze nel 1903	+ 2,390.00	+ 42.00	+ 225.00	+ 210.00	»	+ 2,864.00	»	+ 125.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 21 al 31 Luglio 1903. — 3ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Media	4760	4760	»	1065	1028	+ 37
Viaggiatori	1,914,654 00	1,880,920.12	+ 33,733.88	85,005.00	85,653.65	— 648.65
Bagagli e cani	85,303.00	84,678.29	+ 624.71	2,938.00	2,926.94	+ 11.06
Merci a G.V. e P.V. acc.	389,560.00	363,724.56	+ 25,835.44	12,795.00	11,977.00	+ 818.00
Merci a P. V.	2,099,811.00	1.961,345.12	+ 138,465.88	82,718.00	77,447.99	+ 5,270.01
TOTALE	4,489,328.00	4,290,668.09	+ 198,659.91	183,456.00	178,005.58	+ 5,450.42

Prodotti *dal 1° al 31 Luglio 1903.*

Viaggiatori	5,347,324.00	5,029,304.41	+ 318,019.59	245,609 00	229,180.99	+ 16.428.01
Bagagli e cani	254,359.00	241,104.41	+ 13,254 59	9,105.00	8,315 36	+ 789.64
Merci a G.V. e P. V. acc.	1,119,789.00	1,080,134.26	+ 39,654.74	36,779.00	35,507.08	+ 1,271.92
Merci a P. V.	6,038,439.00	5,725,695.92	+ 312,743.08	233,933.00	225,737.04	+ 8,195.96
TOTALE	12,759,911.00	12,076,239.00	+ 683,672.00	525,426.00	498,740.47	+ 26,685.53

Prodotto per chilometro.

della decade	943.14	901.40	+ 41.74	172.26	173.16	— 90
riassuntivo	2,680.65	2,537.03	+ 143.62	493.36	485.16	+ 8.20

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 21ª Decade — dal 21 al 31 Luglio 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,461,731.24	79.090.94	518,260.34	1,722,044.71	18,010.30	3,794,157.53	4,809.00
1902	1,570,520.13	72,846.66	489,546.35	1,760,425.68	17,168.38	3,910,507.20	4,309.00
Differenze nel 1903	— 108,788.89	+ 6,244.28	+ 28,733.99	+ 38,380.97	+ 841.92	— 116,349.67	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	27,798,842.00	1,421,776.42	8,602,209.67	34,399,493.06	307,491.59	72,529,812.74	4,809.00
1902	26,350,861.60	1,355,198.49	8,278,697.62	33,069,136.42	297,429.14	69,351,323.27	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 1,447,980.40	+ 66,577.93	+ 323,512.05	+ 1,330,356.64	+ 10,062.45	+ 3,178,489.47	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	115,449.64	3,865.78	36,446.91	144,350.92	994.32	301,107.57	1,546.33
1902	124,168.10	3,568.56	34,820.99	158,829.50	1,454.90	322,842.05	1,546.33
Differenze nel 1903	— 8,718.46	+ 297.22	+ 1,625.92	— 14,478.58	— 460.58	— 21,734.48	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	1,908,740.38	44,015.54	580,982.15	3,204,689.42	30,883.66	5,769,311.15	1,546.33
1902	1,849,579.77	44,448.82	555,477.84	3,100,551.63	30,663.75	5,580,721.81	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 59,160.61	— 433.28	+ 25,504.31	+ 104,137.79	+ 219.91	+ 188,589.34	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
699.41	722.99	— 23.58	13,372.28	12,797.23	+ 575.05

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA
FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA
ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro																				
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60	—	318	202	—	4	70	178	—	—	—	282	30	580	—	8	20	—
2° semestre	2513	540	418	92	266	637	4	198	24	—	20	16	24	—	—	16	204	4	—	12	—	38	—

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.	Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Paris-Nord Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	*in Savigliano ed in Torino*

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — MILANO

TRASPORTI AEREI per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50. 2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livrets spéciaux pour les chemins de fer étrangers. Vient de paraître: Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50. Paraîtront successivement les livrets spéciaux pour l'Italie; pour l'Allemagne et la Russie; pour l'Autriche-Hongrie, la Grèce, la Turquie et les Balkans; pour l'Espagne et le Portugal.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI
Giornali Italiani ed Esteri

TORINO
13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 22 Agosto 1903. NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL SUSSIDIO DELLO STATO AI COMUNI

PER

LE STRADE D'ACCESSO ALLE STAZIONI E AGLI APPRODI DEI PIROSCAFI

Pubblichiamo il testo della legge 8 luglio 1903 circa il sussidio dello Stato ai Comuni che costruiranno strade di accesso alle stazioni ed agli approdi dei piroscafi.

Art. 1. — I Comuni che, entro otto anni dalla pubblicazione della presente legge, costruiranno la strada o parte della strada di accesso alla stazione ferroviaria omonima, o all'approdo omonimo del piroscafo postale, avranno diritto ad un sussidio dello Stato in ragione della metà della spesa effettiva e ad un sussidio della Provincia in ragione del quarto.

Ai Comuni che nell'indicato termine costruiranno la strada di accesso alla più vicina stazione ferroviaria, saranno accordati eguali sussidi, ma soltanto nel caso in cui la strada misuri una lunghezza non maggiore di 25 chilometri, compresa quella delle strade esistenti, qualora ad esse si debba collegare.

Uguale trattamento verrà fatto ai Comuni che procedano all'ultimazione di strade rimaste in sospeso per la legge 19 luglio 1894, n. 338, e destinate a raccordare frazioni o borgate colla stazione centrale ferroviaria dello stesso Comune.

Art. 2. — Entro un anno dalla pubblicazione della presente legge i Comuni provvederanno, con le norme dell'art. 17 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, alla formazione degli elenchi delle strade di accesso a stazioni ferroviarie, che essi intendessero costruire e che non risultassero inscritte in elenchi già formati ed omologati.

Art. 3. — I Comuni i quali, entro dieci anni dalla pubblicazione della presente legge, completeranno le strade per essi obbligatorie, in base alla legge citata 30 agosto 1868, rimaste incompiute per effetto delle disposizioni della legge 19 luglio 1894, n. 338, avranno diritto al sussidio dello Stato nella misura di un quarto della spesa, che da essi a tale scopo sarà sostenuta.

Art. 4. — I Comuni che non potranno sostenere coi fondi normali del bilancio la spesa a loro carico per la costruzione delle strade indicate nei precedenti articoli 1 e 3, avranno facoltà di adoperare, in tutto od in parte, i mezzi previsti dall'articolo 2, lettere *a*), *b*), della legge 30 agosto 1868, n. 4613.

Potranno anche essere applicate le prestazioni d'opera alle strade di cui nell'art. 3, qualora la deliberazione del Consiglio comunale, che ne dimostri la necessità, sia approvata dalla Giunta provinciale amministrativa.

Art. 5. — I Comuni che, per le strade di cui nella presente legge, assumessero somme a mutuo dalla Cassa dei depositi e prestiti, potranno dare in delegazione alla Cassa stessa il sussidio dello Stato, e potrà essere accettata la garanzia della sovrimposta provinciale per la parte riferibile al sussidio della Provincia.

L'ammortamento di detti prestiti potrà esser fatto anche in cinquant'anni, quando circostanze straordinarie lo giustifichino.

Nel regolamento per l'esecuzione della presente legge saranno stabilite le norme per la delegazione alla Cassa dei depositi e prestiti del sussidio dello Stato, per il suo stanziamento nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, per la delegazione della sovrimposta provinciale e per la concessione straordinaria dell'ammortamento eccedente il periodo normale fino a quello massimo di cinquant'anni.

Art. 6. — Le disposizioni degli articoli 3, 4, 10, 11 e 21 della legge 30 agosto 1868, n. 4613, sono applicabili alle strade indicate nei precedenti articoli 1 e 3.

Alle strade di cui all'art. 3 saranno anche applicabili le disposizioni degli art. 5, 6 e 7 della citata legge e l'art. 2 della legge 19 luglio 1894, n. 338, qualora sia stabilito di far uso delle prestazioni di opera.

Con deliberazione della Giunta comunale saranno dichiarati esenti dalle dette prestazioni gli abitanti che ritraggono dal lavoro manuale l'unico mezzo di sussistenza.

L'interesse dovuto dal Comune, ai termini del citato articolo 11, sul prezzo dei beni espropriati, corrisponderà alla ragione legale.

Art. 7. — Per le strade interessanti più Comuni, costruite per oltre la metà della loro lunghezza, e per quelle,

ancorchè costruite per meno della metà, per le quali il Comune o i Comuni, nel cui territorio la strada si svolge, deliberino la continuazione fino a raggiungere la metà del percorso, potrà essere dichiarata l'obbligatorietà con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, qualora la Giunta provinciale amministrativa abbia accertato che i bilanci dei Comuni interessati potranno sostenere la relativa quota di spesa.

L'obbligatorietà avrà effetto anche per i Comuni che avessero rifiutato di deliberare la continuazione della strada o non avessero aderito all'invito loro fatto per deliberarla.

Alle strade indicate nel presente articolo saranno applicate le disposizioni della legge 30 agosto 1868, n. 4613, e quelle dei precedenti articoli 4, 5 e 6.

Art. 8. — I progetti per la costruzione delle strade di cui nella presente legge, saranno compilati a cura e spese dei Comuni e verranno approvati dai prefetti, sentiti l'Ufficio tecnico provinciale e l'Ufficio del Genio civile governativo.

Art. 9. — Agli effetti della presente legge sarà mantenuto in vigore l'art. 4 della legge 19 luglio 1894, n. 338, in quanto riguarda lo stanziamento nel bilancio dei lavori pubblici dell'annua somma di L. 1,500,000, da erogarsi nel pagamento dei sussidi spettanti ai Comuni.

Art. 10. — Le disposizioni della presente legge sono estese ai porti marittimi e lacuali pareggiati ai marittimi di I, II e III classe per la loro congiunzione col Comune omonimo o coi Comuni viciniori a distanza massima di 15 chilometri.

Art. 11. — È data facoltà al Governo di provvedere per Decreto Reale per l'esecuzione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 8 luglio 1903.

VITTORIO EMANUELE.

ZANARDELLI.
BALENZANO.
DI BROGLIO.

V° *Il Guardasigilli:* COCCO-ORTU.

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

(*Continuazione — Vedi N. 30*).

IV. — Organi della Compagnia.

Lo *Stato del personale degli organi della Compagnia* non subì alcun cambiamento nel 1902.

Per ciò che concerne invece l'*effettivo dei funzionari superiori dell'Amministrazione centrale*, abbiamo nominato:

a) *ingegnere in capo*, in sostituzione di Schraft, eletto Direttore, il suo aggiunto ing. R. Salomon, di Lucerna;

b) *aggiunti dell'ingegnere in capo:* ing. Fred. Kupfer, di Berna, relatore del nostro ingegnere in capo, e l'ingegnere A. Schraft, di Bellinzona, Direttore dei lavori delle Ferrovie Retiche;

c) *ingegnere meccanico*, addetto all'ufficio del Capo della trazione, in sostituzione del secondo aggiunto, Von Waldkirch, attualmente funzionario delle Ferrovie Federali, il signor Luigi Beriger, di Oftringen, finora Capo del deposito di Erstfeld.

B. — Parte speciale.

I. — Lavori nuovi.

1. — *Direzione tecnica.*

L'esecuzione dei fabbricati alla stazione di Bellinzona, l'impianto della luce elettrica a questa stazione ed a quella di Erstfeld e l'estensione a tutto il tronco Immensee-Brunnen del doppio binario, per il quale una sezione speciale dei lavori è stata creata a Goldau, resero necessario l'aumento del personale addetto ai lavori nuovi.

2. — *Compimento delle linee esercitate.*

L'enumerazione seguente comprende le spese dei lavori nuovi e complementari contabilizzati nel 1902, le spese di acquisto e di miglioramento del materiale rotabile e del macchinario necessario al servizio di esercizio, ed infine le altre spese.

Queste spese sono state inscritte nel conto costruzione del 1902, mentre quelle riferentisi ai lavori nuovi ovvero complementari, ed ordinazioni di materiale, ecc., in corso di esecuzione, ovvero non ancora contabilizzate, figurano nel conto delle « costruzioni incompiute ».

I. — Lavori nuovi e complementari.

a) *In piena via.*

Muri di rivestimento, muratura di consolidamento della parte rocciosa sulla linea di Zoug e sulle linee del Cenere e di Pino, barriere in ferro sui ponti	fr.	24,165.45
Lavori di protezione contro la caduta dei massi, valanghe, straripamento dei fiumi e torrenti, franamento di terreno	»	34,311.90
Rinforzamento travate metalliche: ponte di Strahlloch (1° e 2° binario), ponte sul Ticino presso Freggio (1° e 2° binario), ponte della Ceresa (2° binario), ponte di Formigero presso Faido, ponte inferiore sul Ticino presso Giornico (2° binario), ponte sul Vallone di Bodio (2° binario), ponti sul Brenno, ponte sul Dragone presso Biasca, ecc.	»	123,216.81
Sovvenzioni a favore di imprese pubbliche, correzioni torrenti	»	75,478.29
Totale	fr.	267,172.45

b) *Nelle stazioni.*

Stazione di Arth-Goldau	fr.	2,872.60
» Schwyz	»	17,584.35
» Brunnen	»	11,562.30
» Fluelen	»	13,398.60
» Altdorf	»	13,363.80
» Gurtnellen e Wassen	»	9,954.20
» Airolo	»	11,649.70
» Biasca	»	4,118.40
» Bellinzona (Ingrandimento, impianti per il servizio merci, impianti per il trasbordo dei vagoni in transito e per la disinfezione dei vagoni bestiame e lavori accessori)	»	456,218.44
Stazione di Lugano	»	7,422.40
» Chiasso	»	9,962.78
» S. Nazzaro	»	4,803.35
Officine del deposito di Erstfeld	»	4,239.59
Officine di Bellinzona	»	20,509.27
Lavori complementari in varie stazioni	»	6,906.15
Totale	fr.	594,565.93

c) *Impianti ed oggetti diversi.*

Casa di guardia presso Brunnen	fr.	25,414.22
Diverse case di guardia lungo la linea	»	29,477.40
Forza motrice e turbine a Goeschenen per la ventilazione del gran tunnel	»	229,058.44
Diversi lavori complementari e impianti di piccola importanza	»	5,039.43
Totale	fr.	288,989.49

II. — **Aumento e perfezionamento del materiale rotabile, utensili del servizio dell'esercizio e delle officine centrali.**

a) *Materiale rotabile.*

Quattro locomotive a 6 ruote accoppiate e tender separato, serie A 3|5, n. 221 a 224 . . . . . fr.	469,918.55	
Cinque locomotive a 8 ruote accoppiate e tender separato, serie D 4|4, n. 141 a 145 »	459,465.60	
Adattamento alle vetture dei contatori per l'illuminazione elettrica, arredamento celle per detenuti, adattamento freno Westinghouse ad un certo numero di vagoni »	3,913.98	
		933,298.13

b) *Utensili del servizio di esercizio e delle officine centrali.*

Per gli uffici del servizio generale a Lucerna . . . . . fr.	1,403.15	
Per il servizio di sorveglianza e mantenimento della linea »	4,085.11	
Per il servizio delle stazioni e dei treni . . . . »	3,403.84	
Per il servizio della trazione e deposito locomotive . »	3,724.62	
Per le scuole particolari della Compagnia . . . »	139.50	
Per le officine centrali »	8,195.69	
fr.		20,951.91
Totale fr.		954,250.04

III. — **Altre spese.**

Studi e sorveglianza della costruzione delle locomotive . . . . . fr.		28,194.70
Espropriazioni:		
Ufficio di espropriazioni, avvocati ed Autorità . . . . . fr.	13,999.18	
Acquisto terreni, lavori reclamati dagli espropriati, indennità per servitù linea principale . . . . . »	35,582.95	
Diramazioni del Nord »	14,627.85	
Misure preventive contro gli incendi causati dalle scintille delle locomotive . . »	445.50	
fr.		64,655.48
Rendita vitalizia della signora Hava-Favre, a Parigi, annualità del 1902 »		10,000 —
Totale fr.		102,850 18

Ricapitolazione.

I. — *Lavori nuovi e complementari:*		
a) in piena via . fr.	267,172.45	
b) nelle stazioni . »	594,565.93	
c) Impianti ed oggetti diversi . . . . . »	288,989.49	
fr.		1,150,727.87
II. — *Aumento e perfezionamento del materiale rotabile. Utensili del servizio di esercizio e delle officine centrali:*		
a) Materiale rotabile fr.	933,298.13	
b) Utensili del servizio di esercizio e delle officine centrali . . . . . »	20,951.91	
fr.		954,250.04
III. — *Altre spese* . . . . fr.		102,850.18
		2,207,828.09

Totale per compimento delle linee esercitate . . . . fr.	2,207,828.09
Da cui bisogna dedurre: prodotti di vendite, rimborsi ed ammortizzamenti del credito del conto di costruzione . . »	99,502.62
Rimane: spesa netta per lavori nuovi e complementari, materiale di esercizio nel 1902 . . . . fr.	2,108,325.47

(*Continua*).

LE NUOVE DIFFICOLTÀ DELLA CUNEO-NIZZA

Il consigliere generale del dipartimento delle Alpi Marittime, Domenico Durandy, scrive nel *Petit Niçois* un articolo per segnalare le nuove difficoltà che, purtroppo, vengono a frapporsi ad una pronta soluzione di questa disgraziata ferrovia.

Egli ricorda che nel dicembre scorso l'on. Zanardelli, Presidente del Consiglio dei Ministri italiani, prendeva impegno alla Camera di presentare entro lo spazio di un anno un accordo internazionale colla Francia per la costruzione simultanea della linea Cuneo-Nizza e del tronco Breglio-Ventimiglia.

« La sicurezza, dice l'egregio Durandy, con cui l'on. Zanardelli aveva parlato di questo accordo, che pareva allora imminente, aveva disarmati gli avversari della linea Breglio-Ventimiglia, i quali pensavano che poteva esser pericoloso voler imporre una solidarietà della linea principale su Nizza con la linea secondaria per Ventimiglia. D'altronde il Ministro lasciava capire che i due Governi erano già tacitamente d'accordo per la costruzione simultanea delle due linee su Nizza e su Ventimiglia ».

Passarono le settimane, si succedettero i mesi senza che l'accordo previsto e promesso diventasse una realtà tangibile. Si fu allora che cominciarono a girare voci vaghe riguardo ad una opposizione che il Genio militare francese aveva mossa, a quanto si affermava, al tronco Breglio-Ventimiglia, la cui costruzione era voluta dall'Italia come condizione *sine qua non* dell'esecuzione della linea principale su Nizza.

Il deputato Raiberti presentò allora una nuova proposta che si informava ai concetti militari specialmente intesi alla difesa nazionale.

Egli ragionava così: Il tronco italiano Breglio-Ventimiglia non può farsi, per ragioni strategiche, lungo la vallata della Roja, ma nulla impedirebbe di far partire la linea non più da Breglio ma dai dintorni di Sospello per seguire la vallata della Bevera e riuscire a Ventimiglia rientrando nella vallata della Roja all'altezza del villaggio di Airolo. Questa variante imposta alla linea di Ventimiglia avrebbe il vantaggio (pei francesi) di far passare la linea italiana sotto il fuoco delle fortificazioni francesi, che potrebbero facilmente neutralizzarne l'esercizio in caso d'un conflitto coll'Italia.

Il Raiberti portò la sua proposta davanti al Consiglio generale. Il Durandy la combattè osservando che essa aveva in sostanza per effetto di complicare sempre più una situazione già per sua natura astrusa, e opinando che non era nel cómpito delle rappresentanze civili di fornire argomento al Genio militare e dare ad esso dei mezzi per intralciare questa iniziativa. Aggiunse che era più opportuno serbare a proposito della deviazione proposta per Sospello un silenzio prudente, dacchè le autorità militari avevano sufficiente competenza per sè stesse e che era pericoloso di permettere ad esse di appoggiarsi sopra una proposta fatta al Consiglio generale e della quale volontieri avrebbero potuto farne loro pro.

Nonostante queste osservazioni la proposta dell'on. Raiberti fu votata sul riflesso che essa non era che un sussidiario alla risoluzione della prima questione, cioè che la linea da Breglio a Ventimiglia dovesse passare per la Roja.

Così quando il ministro della guerra André e il suo seguito di ufficiali di stato maggiore vennero per visitare la frontiera ed il tracciato delle nuove linee, trovarono già la variante sancita, la trovarono di loro gusto e si degnarono molto volentieri di accettarla.

Ora ne verrà evidentemente questo, secondo il Durandy:

1) Che la soluzione Sospello-Ventimiglia non sarà accettata dagli italiani poichè incontra le opposizioni del Genio civile e del Genio militare;

2) Questa soluzione ha profondamente disgustate le autorità italiane. Il Durandy pensa quindi che il Governo italiano metterà uno speciale amor proprio nel rivendicare la linea Breglio-Ventimiglia, di tal modo che ora più che mai essa appone una condizione *sine qua non* dell'accordo internazionale;

3) Gli italiani sarebbero disposti ad accordare tutte le facilitazioni per migliorare il tracciato Sospello-Breglio, autorizzando anche la costruzione di un *tunnel* sotto il Monte Graziana, a condizione che si dia loro la linea della Roja.

E allora, si chiede il Durandy, come uscire da questo imbroglio?

L'uno dei due Governi, o piuttosto l'uno e l'altro dei Genii militari, consentirà a mettere un termine alla propria intransigenza?

L'Italia vorrà essa passare sotto i fuochi del Barbonet, o la Francia consentirà essa a lasciar costrurre quel terribile mezzo d'invasione che è una ferrovia (!) lungo la linea della Roja?

Questo il Durandy non lo sa, ma anch'egli comincia a dubitare, e lo dice molto vivamente, che non siamo ancora a capo di questa benedetta questione della Cuneo-Nizza.

Ed intanto il dicembre innanzi viene!

LE COSTRUZIONI NAVALI

L'anno 1903 si è aperto sotto scoraggianti auspicii per l'industria navale, in causa della forte diminuzione dei noli, che ha fatto diminuire proporzionalmente le ordinazioni ai cantieri navali.

Essi, incoraggiati dai lauti profitti ottenuti negli anni 1898-1900, diedero ordinazioni di nuovi piroscafi su larga scala, speculando sull'incerto avvenire e sull'assurda lusinga che tali favorevoli condizioni dovessero mantenersi costanti.

Infatti, nel 1897 furono varati dai cantieri britannici solamente 462 navi destinate alla marina inglese, per un totale di 670,201 tonnellate.

Se a questa rispettabile cifra si fossero fermati i noli del Mediterraneo e del mar Nero, avrebbero continuato per molto tempo ad un limite rimunerativo.

Invece che cosa avvenne? Ce lo dice il prospetto che segue:

	Navi varate	Tonnellate
Nel 1898	646	1,011,233
» 1899	628	1,166,706
» 1900	632	1,124,431
» 1901	573	1,126,263
» 1902	588	1,121,013

Ossia ogni anno si varò quasi il doppio degli anni compresi nel periodo 1893-97.

Non basta. Alle nuove costruzioni inglesi del 1902, che ammontarono a tonn. 1,121,013, bisogna aggiungere 38 piroscafi comperati all'estero per 43,815 tonn., e nelle colonie per 27,561 tonn., e così in totale tonn. 1,192,389.

Aggiungendo il nuovo tonnellaggio a vela in 57,120 tonn., si hanno tonn. 1,249,509 di nuovo tonnellaggio registrato sotto bandiera inglese nel 1902.

Bisogna però detrarre 113 vapori di tonn. 134,400 e 322 velieri di 55,240 per naufragio;

176 vapori di tonn. 240,390 e 95 velieri di tonnellate 400,000 venduti all'estero;

30 vapori di 29,851 tonn. e 31 velieri di 5487 trasferiti alle colonie; e così togliendo dal tonnellaggio complessivo del 1902 queste 506,155 tonn., resta un effettivo di 743,354 tonn. esistenti alla fine del 1902 da aggiungersi al tonnellaggio del 1901 che era di tonn. 13,607,849, donde un totale generale di tonn. 14,351,206 lorde nel registro britannico, rappresentate da 9500 piroscafi e 10,000 velieri.

Delle 281,177 tonn. vendute all'estero, passarono sotto la bandiera italiana 33,594 tonn.; 36,584 sotto la bandiera tedesca; 28,568 sotto la greca; 22,862 sotto la norvegese; 29,109 sotto la svedese; 24,839 sotto l'olandese; 14,239 sotto la francese; 14,498 sotto la giapponese; 11,142 sotto quella degli Stati Uniti; il resto si divide per le altre nazioni.

I cantieri navali britannici ebbero ordinazioni dall'estero nel 1902 per circa 250,000 tonn. lorde, cioè:

	Tonnellate
Varate per conto della Germania	54,700
» » dell'Austria-Ungheria	37,900
» » della Grecia	30,300
» » di altre nazioni	86,000
» » delle Colonie	41,100
Totale	250,000

Aggiungendo i *yachts*, i rimorchiatori, gli *steam* per 7206 tonnellate; le navi da guerra costruite nei cantieri privati 42,740 tonnellate; i velieri 49,352 tonn.; le navi da guerra costruite nei regi arsenali 51,400, si arriva a 1,521,698 tonn., ossia tonn. 215,007 meno che nel 1901.

Nel corrente anno la differenza risulterà ancora più spiccata, perchè una gran parte dei piroscafi, presentemente in cantiere, sono in esecuzione di ordini dati da committenti insolvibili o falliti, per cui i costruttori navali sono costretti a continuare l'allestimento per conto proprio e le ordinazioni nuove scarseggiano malgrado il ribasso della mano d'opera e del materiale.

Contro la produzione delle costruzioni britanniche, si contrappongono quelle estere e delle colonie.

	1901 (tonn.)	1902
Costruzioni inglesi	1,736,705	1,552,698
Estero e Colonie	921,333	1,088,698
Totale	2,658,000	2,610,000

Ecco come si suddivono per nazionalità:

	1901 (tonn.)	1902
Inghilterra	1,736,705	1,552,698
Germania	266,900	272,700
Francia	86,000	190,000
Olanda	58,000	95,000
Italia	27,700	49,000
Svezia-Norvegia	50,700	34,300
Danimarca	21,000	24,400
Austria	30,000	21,000
Belgio	13,700	16,000
Spagna	9,900	6,300
Russia	3,400	1,000
Grecia	200	1,000
Stati Uniti	324,000	317,800
Giappone	21,000	35,600
Cina	9,900	6,300
Totale	2,659,105	2,602,898

E qui chiudiamo questi cenni molto interessanti, perchè le cose marittime sono il fondamento del commercio internazionale e dello sviluppo industriale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la scadenza delle Convenzioni.

Al Ministero dei Lavori Pubblici si sono riuniti i funzionari incaricati di studiare le proposte per l'esercizio ferroviario da attuarsi alla scadenza delle Convenzioni ferroviarie ed hanno incominciato i lavori di coordinamento degli studi fatti parzialmente da ciascuno di loro.

><

La Convenzione Italo-Svizzera pel Sempione.

Un comunicato officioso da Roma annunzia che anche il Comune di Genova avendo deliberato di accettare le conseguenze della Convenzione stipulata fra l'Italia e la Svizzera per il traforo del Sempione, hanno così aderito tutti i 139 Comuni che contribuiscono alle spese. Questi Comuni rinunciano al rimborso di ciò che hanno pagato e restano esonerati da ciò che dovrebbero pagare.

><

Per il riscatto della ferrovia Giura-Sempione e la domanda di sussidio dell'Impresa del Traforo.

La quistione dell'adesione delle provincie e città italiane interessate nel riscatto della rete della Compagnia Giura-Sempione per parte della Confederazione è ora definitivamente regolata. Tutte le difficoltà sono appianate e la convenzione di riscatto sarà firmata in questi prossimi giorni, da una parte dal Ministro italiano delle Finanze, a nome delle città e provincie d'Italia che hanno accordato dei sussidi all'Impresa del Sempione, e dall'altra, dal signor Pioda, ministro svizzero a Roma in qualità di incaricato della Compagnia Giura-Sempione.

Si sa che l'Impresa del tunnel del Sempione reclama dalla Confederazione un sussidio supplementare per il compimento del tunnel a causa delle difficoltà impreviste dalla stessa incontrate.

Si annuncia ora che in questi giorni si convocherà a Berna una Commissione composta di delegati del Consiglio federale, della Commissione tecnica di periti nominati dal Consiglio federale, della Commissione liquidatrice della Giura-Sempione e dell'Impresa del tunnel.

><

Le carrozze automotrici elettriche sulla Milano-Varese.

A complemento delle informazioni pubblicate nel nostro precedente n. 33, aggiungiamo le seguenti:

Lo studio completo della carrozza automotrice elettrica di terza classe con bagagliaio e compartimento postale, testè provata sulla linea Milano-Varese, è stato fatto dal Servizio del materiale della Rete Mediterranea, che lo compì in brevissimo tempo in uno a quello di nuovo tipo di vetture automotrici miste di prima e terza classe. ora in costruzione, e che verranno consegnate nel corso del corrente anno.

Si deve a questa circostanza, di avere cioè tutti i particolari della costruzione, che la Ditta « Officine Meccaniche, già Miani e Silvestri », potè con mirabile solerzia consegnare la prima vettura anche in anticipazione sull'epoca fissata.

Dobbiamo soggiungere che i cosciali del telaio furono eseguiti dalla Ditta Hörder Bergwerk-Verein di Hörde (Westfalia), la quale, pur essendo la prima volta che eseguiva cosciali stampati in un sol pezzo della lunghezza inusitata di 18 metri, quale occorreva per le vetture elettriche della Mediterranea, si disimpegnò egregiamente ed in brevissimo tempo.

I carrelli di tutta la vettura, studiati pure dal Servizio del materiale della Rete Mediterranea, furono costruiti dalla Ditta E. Breda di Milano.

La parte elettrica, studiata dalla Ditta Thomson Houston di Milano, venne da essa applicata alla vettura nello stabilimento delle Officine Meccaniche.

La divisione del lavoro, applicata anche a questa costruzione, condnsse al risultato di avere la vettura in breve tempo, cosa questa di cui dubitavano gli stessi ingegneri ferroviari.

Colle nuove vetture che ora si metteranno in esercizio, la dotazione della linea elettrica Milano-Gallarate-Porto Ceresio verrà aumentata di 5 carrozze automotrici di terza classe con bagagliaio e compartimento postale e ritirata, tutte a 4 motori elettrici, e di 16 carrozze automotrici miste di prima e terza classe a 2 soli motori elettrici, ma a sistema così detto multiplo, per cui tale dotazione sarà costituita complessivamente di:

1 locomotiva elettrica ad 8 ruote;
41 carrozze automotrici diverse, pure ad 8 ruote;
20 carrozzze speciali di rimorchio, pure ad 8 ruote;
30 carrozze comuni intercomunicanti a 4 ruote, espressamente adattate.

><

Ferrovia Genova-Brennero.

È stata presentata alla Commissione che studia gli accessi ferroviari al porto di Genova, una proposta da parte di alcuni banchieri francesi per costruire una ferrovia da Genova al Brennero.

La base della domanda sarebbe la garanzia dello Stato sul capitale e sugli interessi del 4 0|0.

La Commissione, per completare gli studi, ha chiesto al Governo comunicazione dei due progetti studiati dalla Mediterranea delle linee Genova-Piacenza e Genova-Novi.

><

La ferrovia transiberiana e l'Italia.

Con la completa attivazione del servizio ferroviario attraverso la Siberia, per cui si andrà da Londra, Parigi e Berlino a Pechino in 15, 14 e 13 giorni contro 40 e 41 che s'impiegano attualmente per le vie di Brindisi e di Napoli, gli scambi degli Stati europei con l'estremo Oriente propriamente detto adotterebbero la ferrovia transiberiana, e anche l'Italia, per quanto danneggiata da un lato, non mancherebbe di avvantaggiarsene dall'altro, facendo venire con la transiberiana non solo la posta, ma anche le sete cinesi e giapponesi, con grande vantaggio sui grandi centri serici francesi.

Ora il Governo, preoccupato di queste inevitabili conseguenze, sarebbe propenso a nominare una speciale Commissione di funzionari che, come quella per il Gottardo, dovrebbe esaminare sulla concorrenza della transiberiana gli studi dei Ministeri di Agricoltura, dei Lavori Pubblici, della Marina e delle Poste e Telegrafi, e indicare i mezzi più opportuni per alleviare i danni che deriverebbero alla situazione commerciale dell'Italia.

><

Porto di Genova.

Al Consorzio autonomo del porto è stata istituita una Commissione, deferendole lo studio delle concessioni di qualsiasi natura degli appalti, contratti, prestiti, e degli impegni che in qualunque modo vincolino il Consorzio.

La Commissione che dovrà formulare il relativo rego-

lamento è composta di sette membri ed è presieduta dall'on. Imperiale.

><

Porto di Castellammare.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, 2ª Sezione, ha dato parere favorevole al progetto per la costruzione di nuove banchine ed opere di difesa nel porto di Castellammare di Stabia.

><

La stazione di Novi.

Il progetto per lavori complementari per l'ampliamento della stazione Novi-Città, ha avuto favorevole approvazione dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

><

Ferrovia Giulianova-Teramo.

Ci informano da Teramo che quella Camera di Commercio ed Arti, visto che, malgrado le sue sollecitazioni, non le è stato possibile ottenere un miglioramento dall'orario attuale, ha ritenuto opportuno d'insistere presso S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo di ottenere che venga modificato il servizio della linea medesima, riducendolo da *ordinario* ad *economico*, come già, con felice esperimento, si è fatto su altre linee: nella lusinga che per tal modo potrà essere conosciuto il numero dei treni ed aversi così le coincidenze tanto desiderate coi treni diurni che notturni della linea Adriatica e della Castellamare-Roma, oltre alla diminuzione del prezzo di trasporto delle persone, ciò che contribuirà ad aumentare il traffico.

Ci risulta che l'Ispettorato governativo ha raccomandato all'Adriatica la domanda predetta, e questa avrebbe dichiarato che la linea Giulianova-Teramo è compresa fra quelle per le quali essa si riserva di studiare l'attuazione del servizio economico.

><

Conferenza per l'orario invernale sui laghi.

Il 5 settembre prossimo avranno luogo in Padova, presso la Società Veneta, le conferenze per concordare l'orario invernale da attivarsi sui laghi lombardi e sulle linee ad essi affluenti.

><

Conferenza per il servizio fra Venezia e Calcutta.

Come è noto, l'art. 12 della convenzione stipulata nel giugno u. s. dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi con la Società Veneziana di Navigazione per un servizio fra Venezia e Calcutta, stabilisce che la Società stessa, d'accordo con quelle ferroviarie interessate, deve fissare delle tariffe speciali cumulative per facilitare l'esportazione dei prodotti industriali italiani e l'introduzione in Italia delle materie prime necessarie alle industrie, nonchè i trasporti in transito.

La convenzione predetta, benchè presentata al Parlamonto, non è stata ancora discussa; ma la Società di Navigazione anzidetta, non ostante ciò, intende di attuare il servizio a partire dal 1° ottobre p. v., come è fissato nell'atto suaccennato.

Ora, allo scopo di concretare sollecitamente le basi del servizio cumulativo richiesto, senza del quale lo sviluppo del traffico della linea sarebbe compromesso, il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha presentato la proposta perchè sia tenuta una conferenza al riguardo, proposta che venne accettata dalle Amministrazioni interessate.

La conferenza avrà luogo il 25 del corrente mese presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ed alla medesima parteciperanno i rappresentanti del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, del R. Ispettorato Generale anzidetto, della Società Veneziana di Navigazione e delle Amministrazioni ferroviarie della Mediterranea e dell'Adriatica.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Monaco (Baviera).

Il 22 ottobre si terrà in Monaco di Baviera una conferenza relativa al traffico delle derrate alimentari in esportazione dall'Italia.

><

Congresso di geologia a Siena.

La Società geologica italiana, in adempimento dei doveri stabiliti nel suo statuto, ha deciso di tenere in quest'anno il Congresso estivo in Siena e studiare nella occasione i terreni adiacenti a quella città ed i terrent del Monte Amiata in conformità ad apposito programma.

A proposito di questo Congresso ci risulta che le Amministrazioni ferroviarie, tenuto conto dell'utilità degli studi geologici nei rispetti della costruzione delle strade ferrate, hanno deciso di accordare speciali facilitazioni di viaggio, oltre quelle ammesse dalla concessione speciale prima, a favore dei partecipanti al Congresso, e da fruirsi nel periodo di tempo compreso fra il 4 ed il 20 settembre p. v.

><

I trasporti marittimi e le riduzioni ferroviarie per i prodotti del Mezzogiorno.

La Camera di Commercio ed Arti di Venezia ha comunicato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici la Relazione presentata alla Camera stessa dal signor presidente della Commissione permanente per la navigazione, in ordine al danno che potrebbe derivare alla nostra industria dei trasporti per la via di mare dal R. Decreto 24 giugno ultimo scorso, col quale sono state approvate tariffe eccezionali a favore dei prodotti del Mezzogiorno.

In ordine a siffatta questione, sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto osservare alla Camera di Commercio di Venezia che, veramente, i noli marittimi praticati negli ultimi anni sono stati così bassi, da rimanere anche al dissotto dei prezzi ridotti concessi in virtù del citato Decreto ai trasporti per ferrovia; e che pertanto era lecito ritenere che da questi prezzi non sarebbe derivato all'industria della navigazione un sensibile danno.

Il prefato signor Ministro ha informato la Camera anzidetta che il nuovo provvedimento adottato, ed il cui Decreto trovasi in corso di registrazione, accorderà agevolezze di tariffa pel trasporto ferroviario anche al vino destinato all'imbarco ed a quello nazionale che dai porti viene rispedito all'interno. È pertanto da tale provvedimento potrà ricavare un utile indiretto anche la navigazione di cabotaggio.

><

Servizio diretto Venezia-Belluno.

La Società esercente la Rete Adriatica, allo scopo di favorire il movimento dei viaggiatori fra Venezia e Belluno, sviluppatosi dopo l'attivazione dei diretti 44 e 45 fra Treviso e Belluno, in coincidenza coi treni 5 e 6, ha disposto, dal 15 corrente, per l'attuazione, in via di esperimento, di un servizio diretto fra le due anzidette località coi treni suindicati, mediante l'aggiunta di una carrozza mista di I e II classe con ritirata, e di una di III.

><

Per il personale addetto alle costruzioni ferroviarie.

È stato firmato il decreto col quale dal fondo di riserva delle spese relative alle costruzioni ferroviarie si autorizza il prelevamento di lire 700,000 da portarsi in aumento del Capitolo dell'assegno al personale temporaneamente addetto alle costruzioni ferroviarie.

><

Pel riscatto delle Ferrovie Meridionali.

La Commissione che studia il riscatto delle linee ferroviarie concesse all'industria privata, si riunirà al più tardi ai primi giorni di ottobre, per concludere sulla convenienza del riscatto delle Ferrovie Meridionali.

><

Treno speciale festivo Venezia-Mestre.

La Società esercente la Rete Adriatica ha disposto che da domenica, 30 corrente, fino al 25 ottobre prossimo, si effettui un treno speciale festivo fra Venezia e Mestre col seguente orario:

Andata: Venezia, part. 15.8. Mestre, arrivo 15.27;
Ritorno: Meslre, part. 0.15. Venezia, arrivo 0.37.

><

Servizio viaggiatori
da Ancona Stazione ad Ancona Porto.

In seguito al cambiamento di orario nell'arrivo ad Ancona del piroscafo di Fiume, la Società esercente la Rete Adriatica ha disposto che il servizio viaggiatori da Ancona Stazione ad Ancona Porto sia effettuato nei giorni e con l'orario seguenti:

Martedì e sabato: Partenza: Ancona Stazione ore 19.45 — Arrivo Stazione Porto ore 20.4.

Giovedì: Partenza: Ancona Stazione ore 6.10 — Arrivo Ancona Porto ore 6.29.

><

Riunione a Biella delle Associazioni fra utenti caldaie.

Nella prima quindicina di settembre avrà luogo in Biella, sotto la presidenza dell'ing. Corradino Sella, la VI riunione delle Associazioni fra utenti di caldaie a vapore. Ai partecipanti alla detta riunione saranno accordate le riduzioni pel viaggio in ferrovia considerate dalla concessione speciale prima, e cioè un ribasso dal 40 al 60 0[0, a seconda delle distanze.

All'ordine del giorno sono i seguenti temi:

1) Progetto di regolamento nella sorveglianza delle caldaie a vapore, osservazioni, modifiche, aggiunte al regolamento, proposta Perelli, approvata di massima, ed una riserva di nuovo studio nell'ultima riunione a Roma;

2) Depurazione delle acque di alimentazione. Relatore ing. Décugis;

3) Convenzioni per il calcolo della superficie di riscaldamento dei tipi più usati di caldaie a vapore. Relatore ing. Casanova;

4) Proposta di modificazioni al regolamento delle riunioni delle Associazioni italiane. Relatore ing. cav. A. Sprega;

5) Comunicazioni sullo scoppio d'un ambiente di vapore. Relatore ing. Casanova;

6) Relazione e proposte della Commissione Benetti, Sacheri, Perelli, nominata a Bologna per la pubblicazione delle norme di Vitzburgo ed Amburgo;

7) Comunicazioni su di un caso di corrosione;

8) Considerazioni e proposte per stabilire la responsabilità dei costruttori in base a dichiarazioni che avessero obbligo di presentare al perito incaricato della prova. Relatori ing. Fontana e Salvetti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbero luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Rivestimento delle gallerie del Cane, S. Cosimo, Guttari e Difesa, fra i km. 154.497 e 161.295 della linea Roma-Sulmona, per l'importo di L. 15.500. Delle Ditte invitate alla gara, solo due presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Ciarchetta, di Prezza, che fece il ribasso del 15.99 per cento;

Rivestimento delle gallerie Pietrafitta, Monteserra, S. Giovanni e S. Martino, fra i km. 142.737 e 154.497 della linea Roma-Sulmona, per l'importo di L. 16,800. Nessuna delle 11 Ditte invitate alla gara si presentò, e quindi la gara stessa andò deserta;

Lavori di difesa della sponda destra del Tevere, fra i km. 115.378 e 115.600 della linea Orte-Foligno, per l'importo di L. 15,000, Delle 4 Ditte ammesse alla gara, si presentò solo Achille Landozzi, di Orvieto, che fece il ribasso del 7.15 per cento. Ma essendo questo inferiore al minimo stabilito, non gli si potè aggiudicare il lavoro;

Impianto di un nuovo binario tronco per il carico diretto nella stazione di Foligno, per l'importo di L. 6700. Delle 14 Ditte ammesse alla gara, solo la Ditta Riccardo Giostrelli fece il ribasso del 12.50 0[0, ed alla quale fu provvisoriamento aggiudicato il lavoro;

Impianto di una pensilina interna nella stazione di Bagni di San Giuliano, per l'importo di L. 6400. Delle 39 Ditte ammesse alla gara, 16 presentarono offerte di ribasso variabili dal 0.50 al 20 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Daverio, di Milano, che presentò la migliore offerta.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione degli argini del fiume Sesia, presso Vercelli. Delle 9 Ditte, 6 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Dario, di Vercelli, col ribasso del 13.13 0[0.

Presso la stessa Direzione ebbe anche luogo il dissuggellamento delle schede presentate dalle Ditte che furono ammesse alla gara per la fornitura di due gru a ponte per le Officine dei Granili, in Napoli. Delle 13 Ditte ammesse alla gara, 5 presentarono offerta, e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, che offrì il prezzo complessivo di L. 4600.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Spostamento, verso Roma, del disco della galleria di Avezzano, sulla linea Roma-Sulmona, per L. 395.

Impianto di stufe nello scalo merci a piccola velocità nella stazione centrale di Napoli, per L. 670.

Ampliamento della stazione di Benevento (2° gruppo dei lavori), per L. 433,400.

Sistemazione dei cessi isolati nelle stazioni marittima e centrale di Venezia, per L. 15,600.

Rete Mediterranea:

Maggiori opere di consolidamento della casa cantoniera doppia in stazione di Pofi Castro, al km. 100.782 della linea Roma-Napoli, per L. 3400.

Lavori provvisori per la riattivazione dei treni fra Boves e Borgo S. Dalmazzo, linea Cuneo-Ventimiglia, interrotto in seguito alla caduta del secondo ponte sul torrente Gesso, per L. 31,200.

Impianto di una comunicazione telefonica nella stazione di Milano Porta Ticinese, fra l'Ufficio dei Sotto-Capi e la garetta posta all'estremo del piazzale verso Mortara, per L. 940.

Impianto di una comunicazione telefonica fra l'Ufficio dei Sotto-Capi della stazione di Voghera e quel deposito locomotive, per L. 70.

Costruzione di un tombino coperto sulla strada comunale in corrispondenza del sottovia al km. 60.548 presso Bastia, lungo la linea Savona-Bra, per L. 450.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sostituzione di una piattaforma da metri 4.50 ad altra da metri 4 nella stazione di Torino Porta Nuova, per L. 430.

Sostituzione di una piattaforma da metri 4 con altra da metri 4.50 nella stazione di Asti, per L. 670.

Provvedimenti per rendere possibile nella stazione di Chiasso la separazione della visita sanitaria del bestiame da esportarsi dalla Svizzera all'Italia da quella del bestiame destinato alla Svizzera Centrale, per L. 7040.

Sistemazione ed impianto di nuovi binari per lo smistamento dei treni e per il servizio merci locale nella stazione di Milano Porta Romana, per L. 274,700.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella nuova stazione di Pontedera, per L. 1300.

Impianto degli apparecchi per gli spari d'allarme nella galleria del Borgallo, sulla linea Parma-Spezia, e applicazione di compensatori e di tenditori alle trasmissioni di detti apparecchi, per L. 550.

Rete Adriatica:

Sopraelevamento della casa cantoniera al km. 313.336 in dipendenza dell'impianto del secondo binario sul tratto Firenze Campo di Marte-Firenze Santa Maria Novella, per L. 1350.

Rafforzamento e sistemazione della travata metallica in opera al ponte obliquo, a 5 luci, da metri 15 ciascuna, detto della Chiusa, sul fiume Reno, al km. 32.759 da Bologna, della linea Bologna-Pistoia, per L. 32,600.

Sistemazione del ponte sul Mella e dei due sottopassaggi laterali al km. 78.186 della linea Milano-Venezia, per L. 40,500, di L. 14,000 per i lavori da appaltarsi.

Rete Sicula:

Contratto stipulato con la Ditta Antonio De Filippis per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Sondrio.

Sistemazione delle opere per lo scolo delle acque a monte e a valle del ponte al km. 138.085 della linea Bicocca-Caldare, per L. 2410.

Impianto di una condotta d'acqua nelle stazioni di Ficarazzi, Bagheria, Santa Flavia, Cerda, ed ai caselli ai km. 12.982, 13.173, 15.497, 45.197 e 45.558 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 7015.

Costruzione di un muro di sostegno fra i km. 99.546 e 99.724 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 59,900.

Impianto di un secondo motore con dinamo nelle officine elettriche della stazione di Catania, per L. 23,435.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa.

1) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Lisinio Fagioli di effettuare i suoi trasporti di sansa esausta da Campello a Osimo al prezzo di L. 0.03296 per tonnellata-chilometro oltre al diritto fisso di L. 0.206 per tonnellata, carico e scarico, a cura e spese della Ditta, col vincolo di un traffico minimo di 300 tonnellate da effettuarsi in un anno decorrente dal 1° luglio 1903;

2) Proposta della Mediterranea di rinnovare per un altro auno, decorrente dal 1° luglio 1903, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Ottolenghi per trasporto di tessuti di lana;

3) Proposta del'Adriatica per la proroga di sei mesi della concessione accordata alla Ditta Schenker e Comp. di Vienna per trasporto di pietre lavorate a scalpello piano ed alla martellina da Milano alla Russia per la via di Peri;

4) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta ing. Gianoli e Fratello di effettuare i suoi trasporti a vagone completo di graniti greggi e lavorati da Arona, Crusinaldo e Gravellona Toce per gli scali marittimi di Genova e di Savona Marittima, coll'abbuono del 10 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, escluso il diritto fisso e la tassa di scalo a Savona, verso impegno di un quantitativo minimo di 1000 tonnellate da trasportarsi in un anno, decorrente dal 1° luglio 1903;

5) Proposta dell'Adriatica per estendere la concessione accordata alla Ditta Figli di Pietro Borsini per trasporti di oleina, stearina e candele stearichе da Prato a Napoli, anche ai trasporti di oleina destinati alle stazioni della linea Gaeta-Sparanise-Caserta;

6) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Innocente Mangile per trasporti di merci varie è rinnovata per due anni decorrenti dal 1° luglio 1903, elevando il quantitativo minimo d'impegno a 480 tonnellate per ciascun anno, e con facoltà di disdetta di due mesi prima della scadenza del primo anno;

7) Proposta dell'Adriatica di prorogare fino a nuovo avviso la disposizione concernente i ribassi del 20 0[0 sulla tariffa locale n. 502, piccola velocità accelerata, e del 30 0[0 sulla tariffa speciale n. 55, piccola velocità, per il trasporto di agrumi, che andrebbe a scadere il 30 settembre p. v.;

8) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta M. Cartoni di effettuare i suoi trasporti di marmo in blocchi od in massi, anche squadrati, di peso fino a 5 tonnellate per pezzo, ed in lastre o lastroni semplicemente segati, da Carrara, Avenza, Massa, Serravezza e Pietrasanta a Roma coll'abbuono del 15 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso pei trasporti da Carrara, Avenza e Massa e del 10 0[0 come sopra per i trasporti da Serravezza a Pietrasanta. La concessione è valida per un anno decorrente dal 1° marzo 1903, ed il quantitativo minimo di impegno è fissato in 700 tonn.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di maggio dell'esercizio in corso in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente 1901-902.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1902-1903	Esercizio 1901-1902	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza--Treviso e Padova-Bassano .	1,261,953	1,190,958	+ 70,995
Sarde Comp. Reale .	1,829,989	1,767,440	+ 62,549
Secondarie Sarde . .	745,180	742,823	+ 2,357
Ferrovie Nord-Milano	4,238,464	4,148,063	+ 90.401
Conegliano-Vittorio .	118,607	108,046	+ 10,561
Parma-Suzzara . .	198.734	203,354	— 4,620
Schio-Arsiero . . .	165,549	169,770	— 4,221
Udine-Cividale-Confine	524,242	504.398	+ 19,844
Camposampiero-Montebelluna. . . .	203,097	184,078	+ 19,014
Bologna - Massalomb.	308,898	349,206	— 40,308
Arezzo-Stia	165,422	153,170	+ 12,252
Torino-Ciriè-Lanzo .	707,969	664,427	+ 43,542
Torino-Rivoli . . .	152,593	144,735	+ 7,858
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	515,345	468,342	+ 47.003
Palermo-Mars.-Trap.	1,583,350	1.647,683	— 64,333
Sassuolo-Mod.-Finale	316,988	307,951	+ 9,037
Santhià-Biella . . .	726.320	669,875	+ 56,445
Ferr. di Reggio Em. .	313,554	337,263	— 23,709
Roma-Albano-Nettuno	615,139	550,180	+ 64,959
Ofantino - Margherita di Savoia . . .	22,711	22.693	+ 18
Bergamo-Ponte Selva	495,119	519,487	— 24.368
Sassi-Superga . . .	61,845	27,220	+ 34,625
Fossano-Mondovì . .	52,039	38,328	+ 13.711
Menaggio - Porlezza .	99.554	91,139	+ 8,415
Napoli-Nola-Baiano .	422.315	416,240	+ 6,075
Poggibonsi-Colle . .	77.640	70,381	+ 7,259
Arezzo-Fossato. . .	407.727	390,782	+ 16,945
Basaluzzo-Frugarolo .	9,986	10,612	— 626
Palermo-Corleone. .	261,430	280,830	— 16,400
Monteponi-P. Vesme .	8,239	8,770	— 531
Gozzano-Alzo . . .	29,469	32.373	— 2,904
Ferrara-Suzzara . .	383,959	400,608	— 16,649
Modena-Vignola . .	88,971	85,459	+ 3,512
Napoli-Pozzuoli-Cuma	270,597	276,898	— 6.301
Verona-Caprino . .	135,282	127,520	+ 7,762
Napoli-Ottaiano . .	232,539	214,653	+ 17,886
Cerignola Staz.-Città.	68,811	71,294	— 2,483
Economiche Biellesi .	256,063	203,478	+ 52,585
Sant'Ellero-Vallombr.	30.972	29,786	+ 1,186
Roma-Viterbo . . .	622,700	602.700	+ 60,000
Varese-Porto Ceresio .	105,750	84,020	+ 21,730
Circumetnea . . .	510,139	543,916	— 33.777
Tortona-Castelnuovo .	21.638	21,607	+ 31
Rezzato-Vobarno . .	118,689	143,219	— 24,530
Iglesias-Monteponi .	3.444	3,791	— 347
Bari-Putignano . .	125,965	118,329	+ 7,636
Mandela-Subiaco . .	32,636	38,655	— 6,019
Sondrio-Tirano . .	127,857	»	127,857
Totale generale L.	19,818,474	19,186,550	+631,924

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Livorno-Cecina. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici in adunanza generale, dopo aver rimandato ad altra seduta l'esame del nuovo progetto di massima d'una ferrovia da Ovada a Frugarolo, ha preso in esame il progetto di massima per una ferrovia a doppio binario da Livorno a Vado e Cecina.

Il primo progetto per questa ferrovia era da Viareggio a Livorno e da Livorno a Cecina; ma il primo tratto venne scartato. Dopo si trattava di una ferrovia da Livorno a Cecina che avesse carattere locale, mentre invece col progetto esaminato nei giorni scorsi dal Consiglio superiore si crea una ferrovia di carattere generale che farà parte della linea Roma-Genova, rimettendo sulla grande via ferroviaria Livorno, che ne era finora tagliata fuori. Questa nuova ferrovia, che fu approvata dal Consiglio superiore, salvo studi più accurati sul terreno da percorrere, misura circa 30 chilometri, costerà poco più di 13 milioni e avrà un sussidio chilometrico di L. 5000 per 70 anni.

Ferrovia Ferrara-Cento. — Le varianti presentate al progetto per la costruzione della ferrovia Ferrara-Cento hanno avuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che le ha approvate.

Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca. — Con R. D. pubblicato avant'ieri è approvata l'applicazione, a titolo di esperimento, dell'esercizio economico sulla linea Lucca-Bagni di Lucoa, limitato per ora al servizio dei viaggiatori.

Linea Avellino-Rocchetta-S. Antonio. — Pure con R. D., pubblicato avant'ieri, è approvata l'applicazione, a titolo di esperimento, dell'esercizio economico sulla linea Avellino-Rocchetta-S. Antonio, egualmente limitato al servizio dei viaggiatori.

Ferrovia Ronco-Voghera. — L'on. Francesco Meardi ha pubblicato un Memoriale in difesa della nuova linea ferroviaria Ronco-Voghera-Pavia-Milano, interessante i territori di Milano, Pavia e Genova.

In esso Memoriale sono esposte le ragioni di opportunità e di convenienza della costruzione immediata del breve tronco di ferrovia, il quale, senza far concorrenza e senza pregiudizio alla costruzione di altre linee dirette e pure caldeggiate, si presta, nell'interesse di tutti i territori attraversati, ad un risparmio di percorso fra Milano e Genova e anche fra Genova e l'Emilia per la linea Alessandria-Piacenza, mentre concorre efficacemente alla risoluzione del grave problema di scarico del porto di Genova.

Funicolare presso Como. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, prima sezione, ha espresso parere favorevole alle modificazioni al progetto della funicolare in servizio dello stabilimento idroterapico di Regoledo sul lago di Como.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,876,839.55, con un aumento di L. 150,326.91 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1903 si ragguaglia a L. 82,175,963.44, e presenta un aumento di L. 3,517,405.72 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 319,965, e presentano una diminuzione di L. 15,400 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 20 luglio 1903 ammontano a lire 666,235, con un aumento di L. 155 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi d'accesso al Sempione. — Il signor Marnéjouls, Ministro francese dei Lavori Pubblici, intraprenderà dal 22 al 29 corrente un viaggio importante allo scopo di rendersi personalmente conto delle nuove linee ferroviarie da crearsi e dei provvedimenti da prendersi per assicurare un accesso diretto dalla Francia al tunnel del Sempione, ormai quasi terminato.

Le tappe del viaggio saranno: Ginevra, Evian, Chamounax, dove la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha testè creato un'audace ferrovia, il Vallese, Briga, il Sempione, Louècle les-Bains, la Gemmi, Berna, Neuchâtel, Losanna.

Il Ministro rientrerà in Francia, salvo ulteriori cambiamenti, da Vallorbe, onde esaminare il progetto per l'abbreviazione proposta tra Frasne e Vallorbe della linea attualmente esistente tra Dôle e Losanna.

Ferrovie Russe. — *Nuova linea verso l'Asia.* — Il console di Francia ad Odessa segnala l'arrivo a Kertch di un ingegnere incaricato dal Governo russo per studiare il tracciato di una nuova ferrovia per collegare l'Europa meridionale con l'Asia, passando sopra lo stretto di Kertch-Yenikalé con un ponte di due verste e mezza e riunendo, con 70 verste di via, Yenikalé ad Anapa, stazione della ferrovia del Caucaso che è già in esercizio. Le merci spedite dall'Europa in Asia, transiterebbero allora direttamente da Kertch, Faman, Anapa e il Caucaso sino al mar Caspio. L'ingegnere russo, delegato dal Ministro delle Finanze, avrebbe dichiarato, dopo un esame minuzioso, che i terreni solidi potrebbero sopportare il ponte progettato e che perciò la costruzione della nuova linea non offrirebbe reali difficoltà.

Ferrovia nell'Africa Occidentale. — Ai primi di luglio erano poste tutte le rotaie per la ferrovia Conakry-Niger, costruite quasi tutte le stazioni, e la ferrovia stessa era in attività per i primi 75 chilometri.

Si crede che alla fine dell'anno si potranno aprire al pubblico traffico 150 chilometri di questa linea ferroviaria; e nel 1904 si comincierà la seconda sezione, per la quale il Governo francese ha prestabilito un prestito di 17 milioni di franchi.

Il punto terminale dei primi 150 chilometri sarà Kindia, e quello della seconda sezione Timbo, capitale del Fonta Djallon. Al 45° chilometro la linea entra definitivamente nella regione montagnosa di Gibraltarlik; essa si eleva fino a 161 metri, nelle vicinanze di Kuria, donde discende a 70 metri, al suo 88' chilometro. Da questo punto è una continua salita fino a Kindia (kil. 148) con un'elevazione di 444 metri al punto della costruzione attuale. Il punto più elevato dell'intera linea sarà a Col de Komni, nella seconda sezione, con un'elevazione di 726 metri sul livello del mare.

Ferrovie nell'Africa Tedesca. — Si annuncia la prossima partenza di un gruppo di ingegneri svizzeri sotto la direzione del sig. ing. Solioz, ingegnere della ferrovia Giura bernese, per l'Africa Tedesca. Questi signori sono incaricati della costruzione di una strada ferrata a scartamento ridotto, di 570 chilometri, nella regione delle miniere di rame di Otori. Questa costruzione sarà fatta al mezzo di fondi tedeschi raccolti da un consorzio di capitalisti germanici. La costruzione durerà due anni e mezzo.

Fra i collaboratori del sig. Solioz si trovano cinque ingegneri topografi e disegnatori. Si sono imbarcati recentemente ad Amburgo.

Notizie Diverse

Un apparato per impedire gli scontri ferroviari. — Il 19 corr., sul tratto Como-Borghi-Camerlata, della ferrovia Nord, si fecero gli esperimenti definitivi di un segnalatore elettro-magnetico, inventato dal professore Salvatore Dinaro della Scuola d'Arti e Mestieri di Genova. Agli esperimenti assisteva una Commissione di Ispettori della Nord, che ebbero a constatare la perfetta utilità del sistema.

Servizio telefonico, sistema Bruné-Turchi. — Ieri, 21, venne attivato fra Torino e Vercelli il servizio telefonico col nuovo sistema Bruné-Turchi.

Tale servizio pubblico interurbano ha luogo tra la cabina dell'ufficio telegrafico centrale di Torino e quella dell'ufficio di Vercelli.

La tassa per una conversazione ordinaria di tre minuti primi è di cent. 50.

Il telefono nell'Eritrea. — Il Ministero delle Poste ha inviato nell'Eritrea 50 apparati per l'impianto del servizio telefonico.

La Conferenza dell'Associazione geodetica internazionale. — A Copenaghen si tenne, dal 4 al 13 agosto, la XIV Conferenza generale di questa grande Associazione, la quale, per un alto scopo scientifico — la misura internazionale della terra e lo studio dei problemi svariatissimi a cui dà luogo quel grandioso problema fondamentale — ha confederato tutti i principali Stati civili del mondo.

L'Italia fu rappresentata alla Conferenza dal professore Celoria, direttore dell'Osservatorio di Brera e presidente della Commissione geodetica italiana, e dall'ing. Guarducci, segretario della stessa Commissione e professore di geodesia all'Università di Bologna.

Le Conferenze generali si tengono, di regola, ogni tre anni. Quella testè chiusa non fu meno importante e istruttiva delle precedenti, per le comunicazioni presentate, per le discussioni avvenute in seno alle varie Commissioni speciali e per le deliberazioni che furono prese nelle sedute plenarie.

Troppo lungo sarebbe l'entrare in dettagli: ma non possiamo tralasciare di notare il grande compiacimento con cui la dotta adunanza accolse specialmente uno dei rapporti, cioè quello in cui l'Ufficio centrale riassume i risultati ottenuti nelle cinque stazioni permanenti che funzionano lungo un medesimo parallelo terrestre — quello di 39 gradi e 8 primi, nord — per iniziativa e a spese dell'Associazione, allo scopo di sottoporre ad uno studio diligentissimo e continuato le piccole variazioni periodiche a cui vanno soggette le latitudini terrestri. Tra queste stazioni internazionali fa ottima figura — e per condizioni favorevoli di clima e per attività indefessa degli osservatori — quella che dalla fine di ottobre 1899 in poi funziona a Carloforte (nella piccola isola di S. Pietro all'ovest della Sardegna), e che è diretta dal professore Ciscato, già astronomo aggiunto nell'Osservatorio di Padova, coadiuvato prima dal dott. Emilio Bianchi (ora passato a Roma), e poi dal dott. Luigi Volta.

L'Associazione geodetica internazionale era acefala, in causa della morte del compianto presidente, l'astronomo francese Faye, seguita a pochi mesi di distanza dalla prematura e inaspettata scomparsa del vice presidente, il nostro generale Ferrero. A Copenaghen fu ora nominato presidente il generale francese Bassot, già direttore del « Service géographique de l'armée », e alla carica di vice presidente fu eletto il generale danese von Zachariae, altra eminente personalità nel campo della geodesia.

Così l'Ufficio di presidenza dell'Associazione rimane costituito come segue:

Bassot, presidente, a Parigi; Zachariae, vice-presidente, a Copenaghen: prof. von de Sande Bakhuyzen, direttore

dell'Osservatorio di Leida, segretario; prof. Helmert, direttore dell'Istituto geodetico prussiano e dell'Ufficio centrale dell'Associazione, a Potsdam.

Il Governo danese, il Municipio e la popolazione della capitale largheggiarono in cortesia e cordialità verso i delegati stranieri, i quali — come ci fu scritto — lasciano la Danimarca compresi d'ammirazione per l'altissimo grado di floridezza, civiltà e coltura a cui è salito quel piccolo paese di due milioni e mezzo di abitanti, dove le istituzioni tendenti nei più svariati modi al benessere sociale fioriscono, perchè affidate ad un popolo serio, disciplinato, istruito e morale.

Disastro ferroviario in Sassonia. — Si ha da Chemnitz (Sassonia) che il 16 agosto avvenne presso Rotenkirchen un grave disastro ferroviario con cinque morti, trentasei feriti gravi e trentacinque leggermente. Il disastro avvenne perchè il treno era spinto a grande velocità lungo una forte curva: esso uscì fuori dalle rotaie, l'argine che sosteneva il binario rovinò e i vagoni ribaltarono. Le vittime sono in massima parte membri di Società di canto che avevano fatto una gita. Vi furono scene strazianti.

Il salvataggio fu assai lento a causa dell'oscurità della notte. Parecchi feriti versano in pericolo di vita: anche il macchinista è gravemente ferito.

Concorso per la costruzione di un elevatore di navi nei canali dell'Austria. — Il R. ed I. Ministero del Commercio in Austria ha aperto un concorso internazionale per risolvere l'importante problema di superare nel miglior modo possibile le grandi differenze di livello che s'incontrano nei nuovi canali navigabili da costruirsi nel territorio del vicino Impero. All'uopo si richiede la presentazione di un progetto completo di un elevatore di navi, per superare la differenza di livello di m. 35.90 del canale dal Danubio all'Oder presso Prerau in Moravia. L'elevatore dovrà assicurare, col minimo consumo di acqua, l'esercizio economico della navigazione sul canale. I concorrenti avranno completa libertà di scelta del mezzo per raggiungere questo intento.

Pel concorso sono stabiliti tre premi rispettivamente di 100,000, 75,000 e 50,000 corone, oltre un premio di 200,000 corone da accordarsi nel caso che l'esecuzione dell'opera non sia affidata all'autore del progetto, e che essa dia buoni risultati.

Non più tardi del 31 marzo 1904 si dovranno presentare al predetto Ministero del Commercio i progetti, segnando su di essi un motto da riportarsi su di una busta chiusa, la quale dovrà contenere l'indicazione del nome e l'indirizzo del concorrente. In queste buste si potranno anche riporre le offerte per l'esecuzione del lavoro.

Il programma del concorso con i relativi allegati si può ottenere gratuitamente rivolgendosi all'Ambasciata austriaca in Roma, od anche ai Consolati di Genova e di Milano.

Il commercio italiano con l'Austria. — Una pubblicazione ufficiale austriaca riferisce che il valore delle merci importate dall'Italia in Austria-Ungheria nel 1902, esclusi i metalli e monete, ascese a corone 109,599,599 con un aumento sul 1901 di corone 5,502,848, mentre l'Austria-Ungheria importò in Italia merci pel valore di corone 147,805,197, con un aumento sul 1901 di corone 11,332,225. Havvi quindi un'eccedenza a vantaggio della monarchia Austro-Ungarica di corone 30,205,598 contro 32,375,621 nel 1901.

Il commercio della Russia nel 1902 e gli scambi con l'Italia. — In un rapporto, il Console generale d'Italia a Pietroburgo si occupa del movimento del commercio e della navigazione dell'Impero di Russia per l'anno 1902, con particolare riguardo al commercio italiano.

Il rapporto dice che il movimento generale del commercio di esportazione e di importazione della Russia, compresa la Finlandia, viene, per l'anno 1902, calcolato complessivamente nella somma di 1,352,400,000 rubli, cioè per l'esportazione 825,300,000 rubli (di fronte a rubli 729,800,000 nel 1901), e per l'importazione 527,100,000 rubli (di fronte a rubli 532,900,000 nel 1901).

L'Italia nel commercio di esportazione viene quinta, dopo la Germania, l'Inghilterra, l'Olanda e la Francia, con rubli 48,900,000; nell'importazione, decima con rubli 9,200,000.

La navigazione presenta un totale di 10,386 navi, della portata complessiva di 9,834,000 tonnellate.

Le navi russe importarono 26,000,000 di *pudi*, e ne esportarono 37,000,000; quelle estere ne importarono 209,000,000 e ne esportarono 764,000,000.

Arrivarono nei porti di Pietroburgo e di Cronstadt navi 3295 e 2036 rispettivamente; ne partirono 2245 dal primo e 394 dal secondo porto.

Il commercio estero di questi due porti presenta, in confronto al 1901, una differenza in meno di *pudi* 21,000,000 nell'esportazione, e l'importazione, quantunque sia aumentata di 637,000 *pudi*, non presenta che una differenza di 0,5 per cento in confronto del 1901.

I passeggeri usciti da tutto l'Impero furono: russi 212,693, esteri 213,782; gli entrati furono: russi 175,125, esteri 252,881.

Gli italiani parteciparono a questo movimento con le seguenti cifre: usciti 2453, entrati 2780.

I proventi doganali nel 1902 salirono a rubli 227,351,000, con un aumento di rubli 371,000 in confronto al 1901.

Nel 1902 l'importazione in Russia di agrumi, olio d'oliva, zolfo e seta ascese complessivamente a rubli 23,390,000. L'Italia contribuì all'importazione di questi articoli con rubli 9,200,000 circa.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Padova (24 agosto, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di regolamento del mandracchio canale Brentella, dall'incile in Brenta al sostegno superiore di Limena, per L. 27,040. Dep. provv. L. 1500 e L. 1400 per spese. Docum. sino al 14 agosto.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento marittimo di Napoli (24 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei solai nella Caserma di S. Maria in Gaeta, per L. 5800. Consegna lavori 70 giorni. Docum. 21 agosto. Dep. provv. L. 5800.

Municipio di Venezia (25 agosto, ore 15, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di sette fabbricati ad uso case di abitazione da erigersi nel sestiere di Cannareggio, sulle aree del mappale n. 4127, Chiovere di S. Giobbe, per L. 187,775.10. Consegna lavori giorni 400. Docum. 21 agosto, ore 16. Cauz. L. 19,000. Dep. spese L. 2700.

Municipio di Roncade — Treviso — (27 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato scolastico in quella frazione capoluogo, per L. 12,464.77. Secondo incanto 3 settembre, ore 10. Cauzione provv. L. 800. Consegna lavori 120 giorni. Fatali da destinarsi.

Municipio di Agerola — Napoli — (28 agosto, secondo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla via Pianillo-S. Lazzaro, per L. 12,395.54. Cauzione provv. L. 600 e L. 500 per spese. Cauzione definitiva L. 1300. Consegna lavori 7 mesi.

Municipio di Cavarzere — Venezia — (28 agosto, ore 11, secondo incanto). — Appalto della manutenzione degli edifici comunali, mobili, espurgo fogne e fornitura dei combustibili nel quinquennio 1904-908, per complessive L. 22,250. Cauzione provvisoria L. 600 e L. 400 per le spese. Definitiva un ventesimo.

Municipio di Terranova di Sicilia — Caltanissetta — (29 agosto, ore 12). — Appalto dei lavori di sistemazione con matto-

nelle della piazza Martire, fra i lati sud e ovest della Chiesa Madre e le banchine sul corso Vittorio Emanuele, per L. 8068.20. Cauzione provv. L. 300. Fatali 13 settembre, ore 12.

Municipio di Licata — Girgenti — (29 agosto, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della via di accesso al cimitero Cappuccini, per L. 10,213.23. Cauzione ventesimo e L. 150 per spese.

Municipio di Subiaco — Roma — (31 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori al Camposanto, provvisoriamente aggiudicato al signor Luigi Pannunzi fu Angelo, per L. 9555.32 e quindi al signor Francesco Renzetti di Camillo in grado di ventesimo, per L. 9077.70.

Municipio di Catania (31 agosto, ore 14). — Appalto dei lavori necessari alla sistemazione ad inghiaiata della via Timoleone nella borgata Ognina, per L. 800.

Municipio di Serra San Bruno — Reggio Calabria — (1° settembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione cumulativa delle condotture di acqua potabile dalle sorgenti Cheli e Prato e delle opere di distribuzione interna dell'abitato, per L. 44,077.77. Cauzione provv. L. 2203.88. Definitiva il decimo. Consegna lavori 3 mesi.

R. Prefettura di Pavia (2 settembre, ore 10). — Appalto del servizio dei trasporti carcerari in quella provincia per un quinquennio, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per compless. L. 20,000. Cauzione provv. L. 300 e L. 600 per spese. Docum. 24 agosto.

Ufficio del Demanio di Roma (2 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di restauro occorrenti al fabbricato demaniale ex-convento di Sant'Andrea delle Fratte, in Roma, ad uso caserma delle Guardie di città, per L. 17,160. Cauzione provv. L. 1000 e L. 500 per spese. Consegna lavori 20 giorni. Docum. 24 agosto.

Direzione del Genio Militare di Firenze (2 sett., ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori di sopraelevazione del corpo di fabbrica sovrastante all'Infermeria reggimentale e di costruzione di un Osservatorio per telegrafia ottica nella caserma Vittorio Emanuele II in Firenze, per L. 17,000. Cauzione L. 1700. Consegna lavori 120 giorni. Fatali 28 agosto, ore 17.

Municipio di Arienzo — Caserta — (4 settembre, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione a basoli vulcanici di due tratti della strada esterna Piazzola, per L. 28,904.69, oltre L. 1025 per impreviste. Cauzione provv. L. 1500 e L. 600 per spese.

Direzione del Genio Militare di Roma (5 settembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la demolizione di una parte delle case espropriate alla Lungara e per la costruzione di una sala di scherma e di una sala da ballo ad uso del Collegio Militare, per L. 27,500. Cauzione L. 2750. Consegna lavori 120 giorni.

R. Prefettura di Salerno (5 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei torrenti del bacino sovrastante alla strada provinciale Sarno Bracigliano al rivo Santa Marina della bonifica dell'Agro Sarnese, per L. 179,200. Cauzione provv. L. 12,000. Ultim. lavori 18 mesi. Docum. 28 agosto.

R. Prefetura di Milano (7 settembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale della sponda sinistra di Po, in corrispondenza alla tratta tra le progressiue ettometriche 74-82 dell'argine maestro di 2ª categoria, detto della Bonissima, a valle dell'abitato di Castelnuovo Bocca d'Adda, per lire 86,800. Cauzione L. 6000. Ultim. lavori 120 giorni.

Municipio di Polistena — Reggio Calabria — (7 sett., ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione delle opere di presa della sorgente Colacchio, per la costruzione della galleria del Tordolino e della conduttura di ghisa dalla sorgente stessa all'abitato, comprese tutte le opere accessorie della conduttura esterna, nonchè la costruzione della rete di distribuzione nell'interno della città, provvisoriamente aggiudicato al signor Francesco Lombardi di Giuseppe, domiciliato a Polistena, via Chiesa Madre, col ribasso del 6 0[0 su L. 152,484.49.

R. Prefettura di Genova (9 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del porto di Portofino, durante il quinquennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1908, per complessive L. 13,070. Cauzione provv. L. 600. Docum. 31 corrente.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (10 settembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada provinciale, tronco naz. presso Campotese al ponte Carunto, per L. 17,677.40. Cauzione provv. L. 1000 e L. 320 per le spese. Ultimaz. 6 mesi.

— (11 settembre, ore 11, def.). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione della strada provinciale Lungro Belvedere, tronco Vallone Vetturino marina di Belvedere, per L. 9473.13. Cauzione provv. L. 600 e L. 240 per spese. Documenti 8 settembre.

R. Prefettura di Napoli (11 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per sottofondare il muro frontale a nord al Carcere giudiziario di S. Eframo, per L. 4500. Cauzione provvisoria L. 200 e L. 200 per spese. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti sino al 31 agosto.

R. Prefettura di Catanzaro (12 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un nuovo ponte in muratura per attraversare il fiume Corace, con la relativa sistemazione delle rampe di accesso, in sostituzione di quello esistente ed in parte diroccato, sulla strada naz. n. 64, in provincia di Catanzaro, per complessive L. 133,000. Cauzione provv. L. 6000. Consegna lavori 18 mesi. Documenti 3 settembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (26 agosto, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 1300 di ottone in lamiera sottile (per capsule di ottone di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna) a L. 2.25. Importo L. 2925. Cauzione L. 293. Consegna 30 giorni.

— (28 agosto, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 1700 di tubi di ottone diversi (per tubi di carica di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna), a L. 3. Importo L. 5100. Cauzione L. 510. Consegna 40 giorni.

— (31 agosto, ore 14, def.). — Fornitura di rame in verghe sagomato (per corone di *shrapnels* da mm. 70, A, montagna), e cioè: per corona anteriore kg. 820; per corona posteriore kg. 2280, a L. 2.50. Importo L. 7750. Cauzione L. 775. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (31 agosto, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura di olio di lino naturale, per complessive L. 78,100, provv. aggiudicata col ribasso del 28 0[0, e cioè per L. 56,232. Cauzione provvisoria L. 7810.

Direzione Officine Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (2 settembre, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 85,000 di piombo in pani a L. 0.38. Importo L. 32,200. Cauzione L. 3230. Cons. 30 giorni.

— (4 settembre, ore 14). — Fornitura delle provviste seguenti: kg. 1000 di olio minerale per cilindri di macchine a vapore a L. 0.60, L. 600; olio minerale per trasmissioni e macchine diverse kg. 2000, a L. 0.50, L. 1000. Totale L. 1600. Cauzione L. 160. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 14	Agosto 22
Azioni Ferrovie Biella	. . . .	L. 563	563
» » Mediterranee	. . . . . .	» 489.50	486.50
» » Meridionali	. . . . . .	» 697.50	696.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	. . . .	» 427	427
» » » (2ª »)	. . . .	» 402	402
» » Secondarie Sarde	. . . . .	» 254	254
» » Sicule	. . . .	» 672	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D*	.	» 357	356.75
» » Cuneo 3 0[0	. . . .	» 377	377
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	. .	L. 100.30	100
» » Mediterranee 4 0[0	. .	» 512	511
» » Meridionali	. . . . .	» 356.50	356
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 322.50	324
» » » 2ª emiss. »		321	324
» » Sarde, serie *A*	. . . .	» 358	359.50
» » » serie *B*	. . . .	» 358	359.50
» » » 1879	. . . .	» 358	359.50
» » Savona	. . . . . .	» 370	374
» » Secondarie Sarde	. . .	» 513.50	513.50
» » Sicule 4 0[0 oro	. . . .	» 516	518
» » Tirreno	. . . . . .	» 512	514.50
» » Vittorio Emanuele	. .	» 378.50	378.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 22ª Decade — dal 1º al 10 Agosto 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,462,173.44	70.261.25	418,057 89	1,606,087.24	10.145.08	3,566,724.90	4,309.00
1902	1,435,016.93	66,173.70	387,097.11	1,530,965.20	8,791.50	3,428,044.44	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 27,156.51	+ 4,087.55	+ 30.960.78	+ 75,122.04	+ 1,353.58	+ 138,680.46	»
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1903	29,261,015.44	1,492.037.67	9,020,267.56	36,005,580.30	317,636.67	76,096,537.64	4,309.00
1902	27,785,878.53	1,421,372.19	8,665,794.73	34,600,101.62	306,220.64	72,779,367.71	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 1,475,136.91	+ 70,665.48	+ 354,472.83	+ 1,405,478.68	+ 11,416.03	+ 3,317,169.93	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	130,608.08	4,892.51	25,316.69	148,432.36	865.01	310,114.65	1,546.33
1902	128,182.34	4,600.31	23,441.77	141,489.68	754.10	298,468.20	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 2,425.74	+ 292.20	+ 1,874.92	+ 6,942.68	+ 110.91	+ 11,646.45	»
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1903	2,039,348.46	48,908.05	606,298.84	3,353,121.78	31,748.67	6,079,425.80	1,546.33
1902	1,977,762.11	49,049.13	578,919.61	3,242,041.31	31,417.85	5,879,190.01	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 61,586.35	— 141.08	+ 27,379.23	+ 111,080.47	+ 330.82	+ 200,235.79	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
662.10	636.43	+ 25.67	14,034.38	13,433.66	+ 600.72

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *2ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	102,984.00	2,058.00	19,041.00	124,461.00	756.00	249,300.00	618.00	403.00
1902	99,042.00	2,267.00	20,506.00	139,081.00	627.00	261,523.00	618.00	423.00
Differenze nel 1903	+ 3,942.00	— 209.00	— 1,465.00	— 14,620.00	+ 129.00	— 12,223.00	»	— 20.00
			PRODOTTI DAL 1º AL 20 LUGLIO 1903.					
1903-904	213,614.00	3,699.00	40,336.00	248,832.00	1,803.00	508,284.00	618.00	822.00
1902-903	194,757.00	4,099.00	41,037.00	266,055.00	8,857.00	514,805.00	618.00	833.00
Differenze nel 1903-904	+ 18,857.00	— 400.00	— 701.00	— 17,223.00	— 7,054.00	— 6,521.00	»	— 11.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	36,739.00	790.00	7,638.00	20,126.00	58.00	65,351.00	482.00	136.00
1902	37,815.00	720.00	4,679.00	24,699.00	69.00	67,982.00	482.00	141.00
Differenze nel 1903	— 1,076.00	+ 70.00	+ 2,959.00	— 4.573.00	— 11.00	— 2,631.00	»	— 5.00
			PRODOTTI DAL 1º AL 20 LUGLIO 1903.					
1903-904	86,741.00	1,742.00	13,275.00	39,038.00	1,070.00	141,866.00	482.00	294.00
1902-903	74,538.00	1,342.00	11,302.00	50,047.00	279.00	137,508.00	482.00	285.00
Differenze nel 1903-904	+ 12,203 00	+ 400.00	+ 1.973.00	— 11,009.00	+ 791.00	+ 4,358.00	»	— 9.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	2,141.00	118.00	904.00	2,151.00	»	5,314.00	23.00	231.00
1902	3,655.00	139.00	394.00	1,672.00	»	5,860.00	23.00	254.00
Differenze nel 1903	— 1,514.00	— 21.00	+ 510.00	+ 479.00	»	— 546.00	»	— 23.00
			PRODOTTI DAL 1º AL 20 LUGLIO 1903					
1903-904	8,437.00	299.00	1,676.00	4,658.00	»	15,065.00	23.00	655.00
1902-903	7,561.00	278.00	944.00	3,964.00	»	12,747.00	23.00	554.00
Differenze nel 1903-904	+ 876.00	+ 21.00	+ 732.00	+ 689.00	»	+ 2,318.00	»	+ 101.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR-EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***) Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
(****) Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	10 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	Sleeping-cars con Dining-car
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.		6 45 p.
(****) Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.		7 42 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.		*Pranzo* 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		8 40 p.
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—		10 28 p.
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—		10 39 p.
Boulogne Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.					12 21 a.
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.					12 23 a.
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 07 a.
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 12 a.
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.			3 40 a.
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross Arr.	8 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

ANNO XXXVI. Sabato, 29 Agosto 1903. NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

UN NUOVO PALADINO

Nell'*Italia Moderna* è comparso un articolo del comm. Francesco Martorelli, il quale viene anche lui a fare una sua proposta per l'ordinamento del servizio ferroviario al prossimo 1905.

Sebbene io dissenta profondamente dalle idee del comm. Martorelli, tuttavia l'autorità che viene dal nome di un vecchio ferroviere, e il grande ingegno che lo ha sempre fatto distinguere, mi inducono a far notare ai lettori del *Monitore* il nuovo lavoro, e m'inducono a tornare su di un argomento che ho già trattato.

Il comm. Martorelli non dice quale potrà essere il migliore sistema di esercizio; ma ammette che sia fatto da Società che potranno essere magari quattro o cinque continentali, lasciandone una sola per la Sicilia, ma vuole che le ferrovie continentali sieno divise in due grandi gruppi: l'uno, di Stato, di 5019 chilometri, che comprende le grandi linee che si congiungono con le ferrovie estere o con i porti di mare; e l'altro gruppo di 7293 chilometri, che egli chiama complementare, e che comprende le linee dove prevale l'interesse locale.

Questi due gruppi potranno essere suddivisi o riuniti a piacere, ma la cosa essenziale che vuole il comm. Martorelli è che questi due gruppi siano esercitati con norme diverse.

Il concetto dal quale parte il comm. Martorelli è che le tariffe ferroviarie debbano essere « un'arma politica », che esse debbano essere coordinate ai trattati di commercio. Così sulla rete di Stato, anche nel caso che essa sia esercitata da una o da più Società, il Governo dovrà essere assoluto padrone delle tariffe, delle quali esso dovrà disporre secondo le esigenze politiche del momento, secondo i cambiamenti delle tariffe doganali degli Stati esteri, secondo i risultati più o meno favorevoli che si potranno realizzare nella trattazione dei trattati di commercio.

Oggi è di moda; e, come nel vestire, bisogna essere schiavi della moda. Si vuole ritornare ai tempi dei Paladini di Francia che vivevano per combattere. La sola differenza è che si sono cambiate le armi. I Paladini di una volta si armavano di lancia e spada; i Paladini di oggi si armano con le tariffe ferroviarie.

Il comm. Martorelli sente il suono della battaglia, e si ridesta dal suo lungo riposo, si arma con le tariffe ferroviarie e scende a combattere.

Io che sono un uomo pacifico, non sento il desiderio della battaglia, e me ne resto a casa e mi accontento di guardare dalla finestra l'affaccendarsi dei novelli guerrieri. Ma forse perchè non sono acciecato dall'amore guerresco, vedo che le armi che vogliono adoprare i nostri nuovi Paladini sono fornite a caro prezzo e a spese dei contribuenti, e sono disadatte e spuntate.

Vediamo un po' se sarà possibile di ragionare pacatamente.

I novelli Paladini mettano un momento di tregua ai loro bollori guerrieri, e si accontentino di esaminare un momento le armi colle quali si apparecchiano alla battaglia.

Contrariamente a quello che avviene in altri paesi più ricchi, ove le ferrovie con i loro prodotti non solo servono a pagare le spese di esercizio, ma lasciano un sopravanzo tale che basta a pagare gli interessi e l'ammortizzazione del capitale d'impianto, noi, che abbiamo costruito gran parte della nostra rete ferroviaria per considerazioni politiche, ci troviamo nella dolorosa posizione che gl'introiti ferroviari in parecchie linee non bastano a coprire le spese vive di esercizio, e in media quello che resta, dopo pagate le spese, è cosa di tanto poco momento che non rappresenta che una piccola frazione degli interessi che pesano sul Tesoro per i debiti da esso incontrati per le costruzioni ferroviarie.

Il rimanente dell'interesse (disgraziatamente non possiamo nemmeno sognarci di parlare di ammortamento) va a carico della generalità dei contribuenti, e, calcolando nel modo più largo, sono almeno 200 milioni all'anno che pagano i contribuenti italiani con le svariatissime tasse che pesano su di loro, per far sì che viaggiatori e merci possano circolare sulle ferrovie.

Io ho già detto queste cose nel *Monitore*, ma vi sono delle cose che devono essere ripetute anche a costo di destare la sazietà dei lettori.

Questo fatto è tanto ingiusto ed anormale che non esiste in nessun altro paese del mondo, e pare che ogni sforzo dei nostri uomini politici dovrebbe essere diretto ad attenuarlo.

E per attenuarlo bisognerebbe che la produzione nazionale si migliorasse e crescesse; bisognerebbe che la ricchezza pubblica si potesse svolgere, che l'iniziativa privata si facesse viva, che cessassero le convulsioni degli scioperi, che s'inaugurasse un periodo di pace sociale.

Il Governo, per parte sua, dovrebbe vedere di combinare buoni trattati di commercio, e, rendendo meno ferocemente protezioniste le nostre tasse doganali, cercare di ottenere concessioni dagli altri paesi che sieno tali da assicurare l'esportazione di una parte almeno dei nostri prodotti.

In quanto alle tariffe ferroviarie, esse devono essere, il più che sia possibile, miti, per facilitare non solo l'esportazione, ma anche i consumi interni. Ma vi è un limite al dissotto del quale non si può andare, e questo limite è il rimborso della spesa del trasporto, comprendendo in questa spesa anche il servizio del capitale d'impianto.

Portate le tariffe ferroviarie a questo limite, esse non devono più essere nè aumentate, perchè non devono mai diventare fiscali, nè diminuite, perchè non essendo più rimuneratrici, diventano gravose per la generalità dei contribuenti.

Le tariffe ferroviarie devono tendere ad essere fisse ed invariabili come le tasse postali. Certamente, come tutto in questo mondo si svolge e cammina, sarebbe assurdo il pretendere l'assoluta invariabilità delle tariffe, ma le variazioni devono essere rare e ben giustificate, e sempre in modo indipendente da ragioni politiche.

Ho accennato alle tariffe postali per la stabilità, ma non per l'uniformità. Dato il principio che le tariffe ferroviarie devono rappresentare il rimborso della spesa, ne viene per conseguenza che in certe linee dove le spese sono minori, anche le tariffe possono essere minori, possono variare secondo il senso nel quale sono diretti i trasporti, e possono tener conto di mille circostanze locali che non si possono qui enumerare.

Ed è anche razionale la tariffa differenziale secondo le distanze, poichè un carro quando è impiegato per un trasporto a breve distanza, lavora e guadagna per un giorno solo, e poi sta quattro o cinque giorni inoperoso senza guadagnar nulla; invece, per i trasporti a grande distanza, lavora e guadagna pei quattro o cinque giorni, e spesso trova immediatamente altro trasporto.

Insomma io sono il primo a dire che le nostre tariffe ferroviarie devono essere semplificate e ridotte, ma le semplificazioni e le riduzioni devono avere per solo scopo di aumentare i prodotti e rendere meno ingiusto e disastroso l'attuale stato di cose che obbliga i contribuenti a pagare 200 e più milioni all'anno in favore dei consumatori dei trasporti ferroviari.

Con le tariffe di combattimento, con le tariffe di favore, con le tariffe di penetrazione, che tanto piacciono ai nostri nuovi Paladini, che cosa si ottiene?

Certamente guadagna chi si serve di queste tariffe, ma o si vuole mantenere fermo l'attuale prodotto che ricava lo Stato dal servizio ferroviario, e bisogna aumentare altre tariffe; o si vuole che lo Stato perda, e allora sono i contribuenti che pagano quello che guadagna colui che si serve della tariffa a perdita.

È ben strana la cecità di coloro che propugnano oggi le tariffe a perdita. È strano che non si accorgano che la condanna di queste tariffe sta nella parola stessa, poichè se vi è perdita, bisogna bene che vi sia qualcheduno che paghi questa perdita, e questo qualcheduno sono i contribuenti, e specialmente i contribuenti poveri che si valgono poco delle ferrovie.

Ma si dice: con le tariffe a perdita, con le tariffe di penetrazione si ottiene l'aumento della produzione nazionale, e si ottiene l'esportazione all'estero che ci è contrastata dalle dogane degli altri paesi.

Sono vane illusioni. Queste armi di cui si vogliono servire i nostri nuovi Paladini, non solo sono fornite a caro prezzo dai poveri contribuenti, ma sono anche armi spuntate.

Se non sbaglio, il concetto delle tariffe di penetrazione è stato annunziato per la prima volta da un protezionista francese, ed io non invidio che i protezionisti francesi, autori e laudatori di tanti artifici, abbiano anche il vanto delle tariffe di penetrazione.

Ma il fervido ingegno protezionista, come ha inventate le tariffe di penetrazione, inventerà anche delle tariffe di resistenza, e gl'ingenui che credono di vincere i rigori delle dogane estere con le tariffe di penetrazione sulle ferrovie italiane, si troveranno alla frontiera delle tariffe di resistenza per il percorso sulle ferrovie estere.

Quando una nazione non ha piacere di ricevere una merce estera, ha mille modi di impedirne l'entrata, e non si lascia certamente imporre dalle tariffe di penetrazione che a certuni paiono una geniale trovata, un'arma sicura ed invincibile.

Abbiamo veduto ultimamente quello che ha fatto la Francia, la quale ha bensì levata la proibizione d'entrata pel bestiame italiano, ma si è subito affrettata di aumentare il dazio doganale di L. 20; e se noi avessimo l'infelice idea di fare una tariffa di penetrazione per il nostro bestiame, la Francia, che non lo vuole ricevere, si affretterebbe a decretare un secondo aumento del dazio doganale, ovvero metterebbe una sovratassa sul trasporto ferroviario.

Certamente nello scritto del signor comm. Martorelli vi sono anche delle buone idee, e fra le altre vi è quella che per poter avere un buono ed economico servizio locale bisogna levar di mezzo tutti i vincoli e tutti i regolamenti inutili.

Infatti noi in Italia abbiamo l'esempio di molte tramvie, le quali, con prodotti inferiori alle 4000 lire, vivono bene, contentano il pubblico e servono il loro capitale. E' vero che si tratta di capitale piccolo, ma intanto, con tutte le esigenze che abbiamo in Italia per le nostre ferrovie, con quel reddito non sarebbero coperte le spese vive di esercizio.

Vi è adunque molto da fare, e bisogna precisamente prendere esempio dagli umili, ossia dalle tramvie.

Ma nessuna tramvia, completamente libera nelle sue operazioni, si sognerebbe di adottare delle tariffe a perdita, e quello che non si può fare in piccolo, si può tanto meno fare in grande scala.

Io non capisco come uomini d'ingegno, uomini di lunga pratica, come il comm. Martorelli, si possano lasciar sedurre dalle apparenze, le quali saranno lusinghiere quanto si vuole, ma non sono che apparenze. Per quanto si vogliano usare frasi poetiche ed altosonanti per difendere le tariffe a perdita e le tariffe di penetrazione, resterà sempre che esse non sono che un artificio ingiusto col quale si fa pagare agli uni quello che dovrebbe essere pagato dagli altri, ed è vano lo sperare che dall'ingiustizia possa nascere il bene generale del paese.

Se si vuole veramente fare il bene generale del paese con le tariffe ferroviarie, bisogna smettere la grottesca idea che queste tariffe possano essere un'arma politica in mano del Governo per combattere gli uni e proteggere gli altri. Bisogna cercare di semplificare e ridurre queste tariffe, ma tenendo ben fermo lo scopo di aumentare e non diminuire l'attuale partecipazione dello Stato ai prodotti ferroviari.

In quanto alla proposta di dividere le ferrovie in due gruppi, l'uno di Stato e l'altro complementare, e ciò allo scopo di ottenere che nel gruppo di Stato le tariffe debbano essere esclusivamente politiche, e che gl'Ispettori governativi debbano essere continuamente in giro e bene attenti, non per interessarsi della regolarità e sicurezza del servizio, ma per essere pronti a proporre continue modificazioni di tariffe appena si vede un'industria che langue, una regione che è danneggiata da cattivi raccolti, un gruppo di deputati che grida più forte, è cosa che può stare soltanto sulla carta.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

MARSIGLIA E GENOVA

Il console francese a Genova, signor Clerc, ha inviato al suo Governo, recentemente, un rapporto sullo sviluppo progressivo, costante del traffico del porto di Genova, che mercè l'apertura del Sempione, pare destinato in un prossimo avvenire a superare il grande rivale: Marsiglia.

I dati statistici che, il *Journal des Transports* dice allarmanti, e che per noi sono invece confortanti, raccolti con diligenza dall'oculato funzionario del Governo Francese, giustificano le nostre speranze e la necessità di dedicare le maggiori cure al nostro maggior porto.

Facendo il confronto fra il movimento generale dei due porti rivali si ottiene per l'anno 1902 il seguente risultato:

	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza	Tonnellate metriche
Marsiglia . .	16,656	13,091,739	5,885,303
Genova . . .	12,781	10,969,573	5,194,875
Diff. a favore di Marsiglia .	3,875	2,122,166	690,428

Si vede che se Marsiglia conserva ancora la supremazia, essa tende a diminuire e che se la proporzione attuale della progressione rispettiva dei due porti dovesse mantenersi, la differenza così piccola che le separa non tarderebbe a sparire, e, dice il giornale francese: *Il giorno sarebbe prossimo in cui la nostra grande città mediterranea dovrebbe passare dal primo al secondo rango.*

Infatti, l'aumento del traffico è quest'anno realmente insignificante a Marsiglia (0.6 0|0 circa), mentre Genova è progredita nel 1902, in confronto al 1901, nella proporzione del 6.7 0|0.

Non bisogna tuttavia dimenticare che questo confronto si riferisce al 1902, anno in cui Marsiglia ebbe gli scioperi ripetuti dei *dockers* e degli inscritti marittimi. Genova raccolse naturalmente un profitto momentaneo, ma importante, dall'immobilizzazione forzata di Marsiglia durante parecchi mesi.

Fu così che durante il mese di dicembre, mentre le entrate a Genova di navi sotto bandiera francese, da 11, cifra media solita, riducevansi a 5; le entrate di navi estere passavano simultaneamente in novembre, sotto bandiera inglese, da 71 a 82; bandiera austriaca, da 15 a 20; tedesca, da 23 a 30. E il risultato fu che il maggior valore di Genova per l'anno, che non era nel 1901 che di 375 navi e 358,598 tonnellate — cifre normali — sono bruscamente passate, nel 1902, a 879 unità ed a 872,930 tonnellate, cifre certamente eccezionali.

Questo aumento è senza dubbio accidentale, nondimeno il rapporto del console francese riconosce che, pure riducendo i confronti alle medie normali, Genova accresce il suo movimento in una proporzione sensibilmente più rapida di Marsiglia e che, matematicamente, questo porto finirà per lasciarsi superare.

Però, giustamente osserva il *Journal des Transports*, pur accordando alle cifre del signor Clerc, tutta l'attenzione e l'attendibilità di cui hanno diritto, non bisogna credere che l'aumento del movimento di Genova sia del traffico sottratto a Marsiglia. E' inesatto pretendere, come si fa spesso, che Genova si sviluppi ad esclusivo detrimento di Marsiglia. Ciò che è vero, dice il foglio francese, è che lo sviluppo intenso dell'industria italiana, nata da ieri, è il coefficiente più importante dell'aumento del porto italiano, è che vi sono nell'Italia stessa degli elementi nuovi di attività industriale, alla cui alimentazione, se anche non esistesse Genova, Marsiglia ragionevolmente non potrebbe pretendere.

In altri termini, se si vuole calcolare esattamente la « concorrenza » che Genova fa a Marsiglia, non bisogna prendere, per confrontarle in blocco, le cifre totali dei loro movimenti rispettivi, bisogna invece separare i diversi elementi che concorrono a formare queste cifre totali.

Cosa si trova infatti a Genova? Sopra 4,525,800 tonnellate metriche, che sono state registrate dalle statistiche municipali come entrate nel paese, il carbone da solo vi figura per 2,424,000 tonnellate, che vanno ad alimentare le officine dell'Alta Italia e di cui Genova, per la sua stessa posizione, è il deposito naturale.

Poscia vengono le materie prime, pure per l'industria dell'Alta Italia, come il cotone, per esempio, che segna 118,000 tonn. e 186,000 balle.

Genova, però, non alimenta soltanto l'Alta Italia. Essa è pure in comunicazione diretta col Gottardo, colla Svizzera e la Germania Meridionale. Evidentemente il suo aumento di traffico verso questi punti si produce a detrimento di Marsiglia e questa concorrenza diverrà più grande con l'apertura del Sempione...

Il giornale francese però dichiara che non bisogna, per apprezzare il male proveniente da questa concorrenza, appoggiarsi soltanto sull'apparenza delle cifre. Nel totale delle entrate, la cifra delle merci di ogni natura destinate all'approvvigionamento ed al vettovagliamento delle navi, rappresenta, secondo il console, circa il 33 0|0. Ed il signor Clerc aggiunge: « Per aver un'idea esatta della capacità di Genova, come mercato fornitore dell'Italia, della Svizzera e della Germania del Sud, la cifra delle entrate dovrebbe adunque essere diminuita di una quantità equivalente. Facciamo il calcolo indicato dall'autore. Sui quattro milioni e mezzo di tonnellate entrate, circa un milione di tonnellate sarebbe destinato alle navi e non farebbe che passare sui *quais*, 3 milioni soltanto penetrerebbero all'interno, per cui non è esagerazione calcolare in due terzi le quantità alimentanti l'Italia e l'Alta Italia. Finalmente il tonnellaggio che Genova porterebbe via a Marsiglia non supererebbe un milione o 1,200,000 tonn.

Certo, dice il giornale, questa cifra è già considerevole e non bisogna dissimularsi che vi è probabilità che si accresca considerevolmente.

Indipendentemente dall'influenza della linea del Sempione, gl'Italiani fanno attualmente tutti gli sforzi e si impongono tutti i necessari sacrifici per meglio dotare di impianti il loro grande porto e crearg1i nuovi sbocchi verso Milano ed anche verso l'Italia media.

L'ordinamento del porto di Genova non è più in armonia col suo movimento commerciale; vi si sbarcano per metro lineare di *quais* 590 tonn. di merci, mentre per la stessa lunghezza Marsiglia non ne riceve che 290. Nulla può dar meglio un'idea dell'ingombro eccessivo così pregiudizievole ad un maggior sviluppo. E' per uscire da questa situazione che Genova chiedeva l'autonomia del suo porto: è per rendergli possibile lo sforzo che vuole fare, che il Parlamento italiano gli ha accordato il Consorzio autonomo.

Il giornale francese ricorda il progetto del nuovo valico appennino che deve essere presentato nell'anno corrente, onde permettere a Genova di spedire 1500 ed anche 2000 vagoni al giorno, dicendo che tutta questa attività non può lasciare insensibili i Francesi.

Esso si mostra piuttosto scettico sugli effetti del canale da Marsiglia al Rodano e manifesta una maggior fiducia nella zona franca che il recente progetto di Trouillot si appresta a realizzare.

Ma ciò non è che un lato della questione. La decadenza attuale ha due cause principali: l'impedimento alla libertà di commercio e l'impedimento alla libertà di lavoro.

La politica protezionista paralizza le iniziative private e gli sforzi degli armatori, la cui esistenza è resa inoltre intollerabile dalla lotta contro il mal volere degli inscritti marittimi e le esigenze dei *dockers*, ritornati, per una curiosa reazione economica, all'antica organizzazione delle Corporazioni, come esistevano prima della Rivoluzione.

Sopprimete queste due cause e Marsiglia riconquisterà subito il suo predominio, dice il confratello d'oltre Alpi.

Per conto nostro, non abbiamo la piaga del protezionismo, ma in quanto alle Corporazioni... che, credendo di fare l'interesse delle masse, cospirano, speriamo involontariamente, ai danni del commercio generale e della Patria, non ci sono soltanto a Marsiglia.

Ormai lo si può dire per questo: tutto il mondo è paese!

LE FERROVIE FUNICOLARI SVIZZERE

Il Dipartimento federale delle Strade ferrate ha ultimamente pubblicato le statistiche delle funicolari svizzere del 1901, dalle quali togliamo i seguenti dati interessanti sullo sviluppo preso da questo genere di imprese di trasporti.

A quell'epoca le funicolari avevano raggiunto uno sviluppo di 24,823 metri, distribuiti sopra 27 linee. A seconda delle loro lunghezze, esse possono essere aggruppate come segue:

Stans al Stanserhorn, 3700 metri; Bienne-Macolin, 1623; Beatenberg, 1600; Vevey-Pelerin, 1514; Salvatore-Paradiso, 1506; Losanna Ouchy, 1476; Cossonay-Stazione Cossonay-Città, 1240; Reinek Wazenhauser, 1228; Lauterbrunnen Gratschalp, 1207; Gurtenkulm-Berna, 1021; Bienne Evilard, 892; Dolder-Zurigo, 799; Ragatz Wartenstein, 760; Reichenbach-Meiringen, 661; Davos-Schatzalp, 640; Territet-Glion, 553; Losanna Signal, 455; Ecluse Plan Neuchâtel, 506; Sangallo-Muhlbach, 300; Rigiviertel-Zurigo, 284; Lugano-Stazione, 237; Zurichberg-Zurigo, 163; Gutsch-Lucerna, 153; Neuville Saint-Pierre Friborgo, 107; Marzili-Berna, 101.

Questi dati non si riferiscono che alle funicolari e non alle strade ferrate ad ingranaggio: Rigi, Pilato, Engelberg, Zermatt, ecc.

Tredici linee funzionano per contrappeso d'acqua, tredici per elettricità. La linea Ouchy-Losanna toglie la propria forza motrice da turbine.

I prezzi di costruzione sono variabili. Sulla linea Bienne Macolin, il chilometro non costò più di fr. 278,410. Al Zurichberg esso ragiunse la cifra di fr. 1,594,456. Al Stanserhorn, a trazione elettrica, la cui differenza di livello raggiunse 1397 m., il costo d'impianto non superò i franchi 412,699 il chilometro. Lo scartamento fra le rotaie è, in generale, di un metro (22 linee); è di m. 1,43 sulla linea Ouchy-Losanna. A Berna la piccola funicolare di Marzili non ha che uno scartamento di 75 centimetri.

Le corde di trazione hanno 34 millimetri. Il minimo fu adottato al Giesbach ed il massimo alla Territet. La più grande pendenza è di 630 0|00 allo Stanserhorn, la più debole di 75 0|00 a Losanna-Ouchy.

La linea la più frequentata dopo quella di Ouchy è quella del Zurichberg, con 377,662 passeggieri nel 1901. Vengono poscia quelle di Lugano-Stazione, 320,000; San Gallo, 216,000; Dolder, 284,000. La linea dello Stanserhorn non trasportò che 19,921 persone. I dividendi di queste diverse imprese sono assai variabili, come le spese d'impianto e d'esercizio.

A Territet-Glion, il capitale ricevette il 15 per cento, al Giessbach ed al Gutsch, il 7 0|0, al Beatenberg ed al Burgenstok, il 5 0|0.

Nel 1901, non si ebbero che otto accidenti di persone, sopra quattro milioni di viaggiatori.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il brillante progresso dei lavori del Sempione.

Le divergenze tra l'Impresa del traforo del Sempione e la Società ferroviaria del Giura-Sempione in liquidazione, di cui abbiamo fatto cenno in uno degli ultimi numeri del nostro giornale, non sono ancora appianate e pare che incontrino serie difficoltà a risolversi in modo soddisfacente, tanto che continua a correre la voce, che speriamo errata, che l'Impresa intenda sospendere i lavori sul versante svizzero. Intanto i lavori procedono brillantemente dai due attacchi, specialmente da quello italiano, che è assai in ritardo su quello svizzero, che già raggiunse il punto culminante. Si attraversa ora ad Iselle un banco di calcare bianco cristallino micaceo, che permette di avanzare di 8 m. circa al giorno. La sorgente termale (40° C.), che fu causa di una sospensione di 10 giorni della perforazione meccanica, è quasi scomparsa. Anche sul versante di Briga scaturì, in questi ultimi giorni, una sorgente caldissima (48° C.), la quale fece perdere parecchi giorni di lavoro; ma anche questa accenna a diminuire e forse a scomparire totalmente. Pare che si tratti di acque immagazzinate da lungo tempo nelle fessure della roccia.

Mancano soli più 2850 m. per forare la galleria, e quindi se l'attacco di Briga non verrà sospeso e se le condizioni favorevoli della roccia che si hanno presentemente vorranno durare, l'ultimo diaframma di roccia potrebbe cadere nella primavera prossima ed il tunnel venire aperto all'esercizio ancora prima della fine dell'anno venturo. Si spera che per tale epoca, le linee d'accesso al Sempione, ad eccezione della Arona-Borgomanero-Santhià, la quale subirà un ritardo causa le enormi difficoltà incontrate nella galleria di Gattico, potranno essere terminate ed aperte all'esercizio.

Molti illustri visitatori si recano continuamente al Sempione; in questi ultimi giorni la Deputazione provinciale di Milano ed il conte Giberto Borromeo, presidente del Comitato della ferrovia del Sempione, alcuni ingegneri giapponesi, mandati dal loro Governo in missione, percorsero la linea Arona-Iselle ed entrarono nella grande galleria del Sempione. Tutti rimasero soddisfatti del modo con cui sono condotti i lavori ed ebbero parole di lode e di incoraggiamento alla Società delle Ferrovie della Rete Mediterranea ed all'Impresa Brandt, Brandau e Comp.

><

Per le Convenzioni ferroviarie.

Mentre al Ministero dei Lavori Pubblici procede alacremente lo studio sul disegno di legge per le Convenzioni ferroviarie, che sarà pronto pel novembre prossimo, alle tre grandi Reti sono stati rimessi i questionari sui punti più controversi e che interessano più direttamente l'esercizio e la questione finanziaria.

><

Le domande d'indennità dell'Impresa del Sempione.

Sabato scorso si tenne a Berna una Conferenza fra i rappresentanti del Consiglio Federale, quelli della Direzione Generale delle Strade Ferrate federali e della Commissione di liquidazione della Compagnia Giura-Sempione per esaminare la richiesta dell'Impresa del Sempione di una indennità per le note imprevedute difficoltà incontrate nel traforo.

La Conferenza fissò le concessioni che possono essere

fatte all'Impresa. Questa sarà prossimamente chiamata a pronunciarsi sulle proposte che le saranno fatte.

A proposito della conferenza che ebbe luogo sabato a Berna fra i delegati del Consiglio federale e della Commissione di liquidazione della Giura-Sempione per esaminare la domanda dell'impresa costruttrice del tunnel del Sempione circa un sussidio supplettorio per terminare il traforo, i giornali svizzeri danno le seguenti informazioni:

L'impresa del tunnel, alla quale sono interessati i signori Sulzer fratelli, di Winterthur, la Banca di Winterthur e Locher e Comp., a Zurigo, dichiara che il traforo le cagiona già all'ora attuale un *deficit*. Questa affermazione è però contestata dai periti tecnici del Consiglio federale, i quali ammettono tuttavia che l'impresa non può contare sul beneficio che essa sperava.

Onde regolare questo punto capitale, sul quale basa tutta l'argomentazione dell'impresa del tunnel, quest'ultima venne invitata a presentare i suoi libri.

Quindi avrà luogo una nuova conferenza fra una quindicina di giorni per l'esame della contabilità, se però l'impresa acconsente a consegnare i suoi libri al Consiglio federale, il che non è ancor certo.

Colla convenzione del 15 aprile 1898, conchiusa fra la Giura-Sempione e l'impresa del tunnel, quest'ultima si impegna a terminare la seconda galleria mediante una somma di quindici milioni. Fra le nuove domande della impresa figura quella d'essere liberata da questo impegno. Essa pretende che questa clausola non la vincola che fino al riscatto. Questa quistione del secondo tunnel è una delle più spinose che debba sciogliere la conferenza.

In ogni modo, sia che intervenga un accordo fra la Confederazione e l'impresa, sia che le trattative non riescano, la Confederazione non resta meno obbligata a terminare il tunnel. L'art. 49 della legge di riscatto del 15 ottobre 1897 stipula in effetto espressamente che la Confederazione, nella sua qualità di erede della Giura-Sempione verso i Cantoni interessati, si impegna ad eseguire il traforo del tunnel ed esercitarlo.

Al palazzo federale si è disposti a mostrarsi concilianti verso l'impresa nel limite del giusto e dell'equo. Quindi si continua a sperare che la prossima conferenza darà un risultato positivo.

><

Alla ferrovia del Lötschberg.

Nei giorni scorsi si è tenuta a Berna la riunione dei periti scelti dal Governo bernese per la ferrovia del Lötschberg, destinata a congiungere la Svizzera centrale al Sempione, ed è stato stabilito il programma pel proseguimento del lavoro e per una visita sul luogo della progettata linea.

><

Il Ministro dei Lavori Pubblici di Francia alle linee d'accesso al Sempione.

Il sig. Maurejouls, Ministro francese dei Lavori Pubblici, che trovasi in questo momento nella Svizzera per studiare le vie d'accesso al Sempione e rendersi conto delle probabilità d'esecuzione dei diversi progetti proposti, dopo aver visitato i tracciati della Faucille, della Frasne-Vallorbes, nonchè i lavori del Sempione, partì mercoledì da Briga per recarsi a Kandersteg (Oberland bernese) passando per il colle della Gemmi. Il Ministro ha voluto rendersi conto *de visu* dei vantaggi e degli inconvenienti del traforo del Lötschberg.

><

Nuovo materiale ferroviario.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla Società Adriatica per l'acquisto di materiali metallici per l'armamento occorrente per l'esercizio 1903-1904, importante una spesa di L. 3,800,000; ha inoltre dato parere favorevole alla proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 6 locomotive-tender con due carrelli per L. 510,000 e alla proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 400 carrozze e 12 bagagliai per la spesa di L. 5,660,000.

><

Servizio cumulativo tra la Palermo-Marsala-Trapani e le Reti continentali.

Le Camere di Commercio di Trapani e Palermo hanno fatto istanze al Ministro dei Lavori Pubblici perchè, a rendere più sentiti i benefici delle nuove tariffe eccezionali, sia istituito il servizio cumulativo fra la Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani e le Reti continentali del Mediterraneo e dell'Adriatico a mezzo della Rete Sicula. Ora, a questo proposito, è duopo considerare che, mercè il nuovo Decreto Reale in data del 3 agosto corr., i trasporti del vino dalla linea Palermo-Marsala-Trapani, godono, a datare dal 1° settembre 1903, di agevolazioni di tariffe ferroviarie, qualunque sia la loro destinazione tanto all'estero che all'interno; e così lo scopo pratico principale cui tende la domanda è già raggiunto, imperocchè i trasporti per il continente e per l'estero possono aver corso con rispedizione da Palermo, fruendo delle facilitazioni, tanto per il percorso sulla Sicula Occidentale, quanto per quello delle Reti Sicula e Continentali.

Potendo però giovare allo svolgimento dei traffici anche il servizio cumulativo tra la Sicula Occidentale e le Reti Continentali pel tramite della Rete Sicula, specialmente per le derrate alimentari deperibili che eviterebbero il trasbordo da carro a carro a Palermo, il Ministro dei Lavori Pubblici ha disposto che siano compiuti studi per addivenire possibilmente all'istituzione del servizio in parola.

La risoluzione di questo problema presenta, a dir vero, qualche difficoltà ad una sollecita attuazione, per il fatto che occorre un materiale di tipo speciale che sia atto ai lunghi percorsi e presenti i requisiti voluti per circolare sulle ferrovie del continente; ma, in ogni modo, vi ha speranza che mercè gli studi ordinati, e col buon volere delle Amministrazioni sociali interessate, si possa arrivare alla desiderata combinazione.

Intanto a noi consta che in seguito ad inviti del Ministero dei Lavori Pubblici le Amministrazioni delle Ferrovie della Sicilia e della Sicula Occidentale stanno facendo gli studi occorrenti per determinare:

1) se e quanti e quali vagoni della dotazione della Sicula Occidentale potrebbero essere atti ai trasporti di cui si tratta, così come sono o con quelle poco costose modificazioni che tornassero possibili;

2) qual numero di vagoni potrà occorrere per il traffico che si può presumere abbia a svolgersi dalla Sicula Occidentale in direzione del continente e dell'estero;

3) se la speciale dotazione di carri per la Rete Sicula, studiata per il trasporto degli agrumi possa offrire, nel periodo in cui per gli agrumi non sarà necessaria, sufficiente mezzo anche pei trasporti di derrate in provenienza dalla Sicula Occidentale;

4) quali provvedimenti concreti occorra di prendere nel caso che le dotazioni attuali delle due Reti e quella dei carri speciali per gli agrumi siano ritenute insufficienti a provvedere anche ai bisogni del traffico di esportazione dalla linea Palermo-Marsala-Trapani per il continente e per l'estero.

Gli studi dei quali trattasi devono essere fatti nell'intesa che il servizio cumulativo in questione dovrebbe valere non solo pei trasporti fruenti delle nuove tariffe eccezionali, ma per tutto il traffico in generale e che le tariffe applicabili dovrebbero essere quelle del servizio cumulativo fra il continente e la Rete Sicula, col cumulo del percorso anche per la Sicula Occidentale.

><

Le tariffe sulla Ferrara-Copparo.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello di Agricoltura, Industria e Commercio, ha approvato le seguenti proposte della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane quale subconcessionaria della ferrovia da Ferrara a Copparo, riguardanti le tariffe da attuarsi sulla ferrovia medesima:

a) Applicazione ai trasporti dei viaggiatori e delle merci sulla ferrovia Ferrara-Copparo delle tariffe generali e speciali e delle condizioni relative in vigore sulle grandi Reti italiane, approvate con legge 27 aprile 1885 e successive modificazioni;

b) Estensione alla ferrovia medesima di tutte le concessioni speciali e relative tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle merci tanto per conto dello Stato che dei privati, e l'applicazione delle tariffe e condizioni per tutti i trasporti militari conformi sono vigenti sulle ferrovie delle grandi Reti;

c) le riduzioni del 20 0[0, del 15 0[0 e del 10 0[0, rispettivamente per le percorrenze fino a 20 km., da 11 a 15 km., e da 6 a 10 km., pel trasporto dei viaggiatori, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo;

d) La riduzione del 25 0[0 sul prezzo dei biglietti di andata e ritorno, i quali avranno la validità di due giorni.

><

Funzionari della Rete Sicula.

In relazione al nuovo ordinamento della Rete Sicula, del quale abbiamo fatto cenno in un numero precedente del *Monitore*, diamo l'indicazione dei funzionari preposti agli Uffici della Direzione generale della Rete predetta ed ai Servizi ed Uffici che ne dipendono:

Direzione generale. — Comm. ing. Riccardo Bianchi, Direttore generale; comm. Luigi Mauceri, Vice-Direttore generale.

Segretariato ed Istituti di previdenza. — Cav. ingegnere Andrea Alessandri, Segretario della Direzione generale; ing. Giuseppe Di Napoli, Ispettore-capo principale.

Ragioneria e Cassa. — Cav. Carmelo Menallo, Capo-servizio amministrativo; cav. ing. Lauro Mottino, Ispettore-capo principale; signor Vincenzo Alvarez, Cassiere.

Contenzioso. — Cav. avv. Tommaso Mercadante, Capo-servizio amministrativo.

Controllo prodotti. — Cav. Antonino Demedio, Capo-servizio amministrativo; signor Salvatore Gullotta, Ispettore principale.

Approvvigionamenti. — Cav. ing. Francesco Simone, Capo-servizio amministrativo.

Sanitario. — Comm. dott. Michele Fontana, Ispettore sanitario centrale.

Servizio Manutenzione e Lavori (Ufficio centrale). — Cav. ing. Guido Nuti, Capo-servizio; cav. ing. Giuseppe Politi, Capo-divisione; cav. ing. Giulio Calapai, Capo-divisione; cav. ing. Antonino Sapuppo, Ispettore-capo principale.

Sezione prima, Palermo. — Ing. Giovanni De-Gregorio, Ispettore principale.

Sezione seconda, Catania. — Cav. ing. Salvatore Longo, Ispettore principale.

Sezione terza, Messina. — Cav. ing. Giovanni Mariotti, Ispettore-capo principale.

Sezione quarta, Caltanissetta. — Ing. Eligio Miglioli, Ispettore principale.

Sezione quinta, Siracusa. — Ing. Gaetano Sindona, Ispettore principale.

Servizio Materiale e Trazione (*Ufficio centrale*). — Cav. ing. Guglielmo Cappa, Capo-servizio; cav. ing. Ernesto Pennati, Capo-divisione; ing. Enrico Mariotti, Ispettore principale; (*Officine di Messina*) ing. Alfredo Dall'Ara, Ispettore principale; (*Officine di Palermo*), ing. Osvino Ranieri-Tenti, Ispettore; *Depositi locomotive Palermo e Caltanissetta*, ing. Alberto La Maestra, Ispettore; (*Catania*), ing. Felice Prestopino, Ispettore.

Servizio Movimento e Traffico (*Ufficio centrale*). — Cav. ing. Antonino Nico, sotto-capo servizio, incaricato della reggenza del servizio; cav. ing. Libertino Sodano, Ispettore-capo principale; cav. ing. Giuseppe Verardi, Ispettore-capo principale. (*Ispezione dei Telegrafi*), ingegnere Eugenio Prandoni, Ispettore.

Delegati speciali per il Movimento (Palermo). — Ing. Gaetano Nicotra, Ispettore; (Catania), signor Salvatore De Paulis, Ispettore; (Messina), signor Salvatore Pollicino, Ispettore; (Caltanissetta), ing. Edoardo Sanfilippo, Ispettore; (Siracusa), signor Salvatore Giunta, sotto-ispettore.

Sede sociale in Roma. — Comm. avv. Enrico Scialoja, Capo-servizio amministrativo.

Studi e costruzioni delle nuove linee. — Cav. ingegnere Averardo Baldantoni, ingegnere-capo di esercizio, incaricato della reggenza dell'Ufficio; cav. ing. Luigi Cauda, Capo-divisione.

Direzione d'esercizio in Messina. — Cav. ing. Averardo Baldantoni, ingegnere-capo di esercizio; cav. Beniamino Sapelli, Ispettore del servizio di navigazione con l'incarico di armatore.

><

Il Consiglio del lavoro.

Il Consiglio superiore del lavoro, con la rappresentanza dei lavoratori e con quella dei commercianti e industriali è così costituito:

Per i lavoratori del mare è eletto il deputato Pietro Chiesa;

Per rappresentanti degli industriali e contadini sono eletti: Verzi Ernesto, Reina Ettore, Cabrini deputato Angelo, Vezzani Carlo;

Per i minatori: Asceddu Antonio e Agnello, sardo il primo e siciliano il secondo;

Per gli industriali e commercianti sono eletti: Guicciardi Ferdinando, deputato Pavoncelli Giuseppe, Saldini Cesare di Milano, ingegnere Emery Giulio, Rubini Giulio.

A tutte queste nomine fu provveduto sopra le proposte delle rispettive organizzazioni.

La prima adunanza del Consiglio avrà luogo il 14 settembre. Il Consiglio si occuperà subito della questione riguardante l'applicazione della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli.

><

Per le spedizioni di uva a carro completo.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la seguente proposta presentata dalla Direzione ge-

nerale delle Strade Ferrate dell'Adriatico anche a nome e per conto della Mediteranea:

Dal 1° settembre al 31 ottobre 1903, le spedizioni di uva a vagone completo, in arrivo alle stazioni delle Reti Adriatica e Mediterranea, che dai rispettivi destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine di tempo prescritto dalle vigenti tariffe, sono, con approvazione del R. Governo, soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura ordinaria stabilita dall'art. 117 delle tariffe per le prime 24 ore susseguenti al termine di tempo anzidetto, ed in misura raddoppiata per ogni giorno indivisibile successivo.

Il suaccennato provvedimento ha lo scopo di evitare od almeno diminuire l'inconveniente delle soste dei vagoni carichi d'uva nelle stazioni, e venne adottato anche negli anni decorsi, durante i quali ha fatto buona prova.

><

Biglietti a prezzo ridotto Torino-Nichelino.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto per la proroga per un altro anno, a datare dal 10 settembre p. v., dell'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto, istituiti sulla tratta Torino-Nichelino per combattere la concorrenza della tramvia.

><

Biglietti per viaggi circolari franco-italo-tunisini e franco-italiani.

A cominciare dal giorno 1° agosto corrente, vennero posti in distribuzione a Parigi (Parigi Città, Parigi-Tivoli e Parigi-Sant'Anna), nonchè presso le Compagnie Transatlantica e Navigazione mista, i biglietti per viaggi circolari franco-italo-tunisini e franco-italiani, dei quali si indicano in un prospetto la numerazione, gli itinerari, la validità ed i prezzi.

Nel computo della validità dei biglietti in parola viene escluso il giorno di distribuzione. La validità stessa è prorogabile, anche per la percorrenza italiana, di uno, due o tre periodi di 30 giorni, decorribili dal giorno successivo alla precedente scadenza.

La domanda di proroga può essere rivolta ad una stazione qualsiasi o ad una Agenzia delle prefate Società di navigazione situate sull'itinerario del biglietto, ma è ammessa soltanto se fatta prima dello spirare del termine di validità precedente, ed è subordinata al pagamento del 10 0[0 del prezzo originale del biglietto, per ciascuno dei periodi indivisibili preaccennati. Per esempio, per una proroga di un biglietto del viaggio 151-A, classe prima (Parigi, Digione, Mâcon, Bourg, Culoz, Modane, Torino, Genova, Pisa, Roma, Napoli, Reggio di Calabria, Messina, Patti, Palermo, Tunisi), la tassa relativa è di fr. 42.50, più il diritto fisso per il mod. 102 emesso per tale riscossione, ed il bollo.

La concessione di ogni proroga deve essere fatta risultare mediante completamento di una dichiarazione all'uopo stampata sull'ultima pagina della copertina del biglietto.

Sono del resto applicabili, anche ai biglietti di cui trattasi, tutte le norme e condizioni che regolano l'uso dei biglietti circolari.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Ordinazioni di materiale mobile*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha fatto le seguenti ordinazioni di materiale mobile:

Ditta Johann Weitzer di Arad, di 6 carri coperti per il trasporto di cavalli, serie G-FC;

Ditta Usines de Braine-le Comte, di 50 carri coperti per il trasporto di merci, serie H;

Ditta Usines et Fonderies de Baume et Marpent di Haine-S. Pierre, di 10 carri piatti per il trasporto di massi, serie NN;

Ditta Johann Weitzer di Arad, di 25 carri chiusi per il trasporto di merci, serie H-FC.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate provvisoriamente*).

Presso la Società Adriatica ebbe luogo la gara per la fornitura di 6000 piastre in acciaio fuso per passaggi a livello. Delle tre Ditte ammesse alla gara rimase provvisoriamente aggiudicataria la Società Alti Forni e Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 510 la tonnellata.

— Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Impianto di pozzi tubolari sulla linea Parma-Piadena, per l'importo di L. 16,000. Delle 15 Ditte invitate alla gara, solo la Ditta Giuseppe Piana, di Badia Polesine, fece il ribasso del 2 0[0, e siccome questo è risultato inferiore al minimo stabilito, la gara andò deserta;

Ampliamento del magazzino merci della stazione di Susegana. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, solo 3 presentarono offerta di ribasso variabile dal 5.55 al 12.51 per cento, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe De Polo di Spresciano che fece la migliore offerta;

Consolidamento del rilevato stradale fra i chilometri 124.715 e 24.739 della linea Roma-Sulmona. Ribassi ottenuti: Alfonso Ceci il 10.98 per cento, Benigno Coccioni il 10.96; Alfonso Fasolla il 6.10; Francesco Di Stefano il 5, e rimase deliberataria la Ditta Ceci.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 26 agosto 1903*).

Nuova domanda di concessione della ferrovia Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Terni con allacciamento Ponte San Giovanni-Perugia, col sussidio di L. 5000 a chilometro per 70 anni.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Marano sulla linea Venezia-Peschiera.

Proposta per difendere la ferrovia Teramo-Giulianova contro le alluvioni dei torrenti Mustaccio e Valfiori.

Riparazione dei guasti prodotti dal temporale fra le stazioni di Vittoria e di Durillo sulla Siracusa-Licata.

Progetto esecutivo della stazione centrale e tipi del materiale mobile per l'esercizio del tronco Pugliano-Vesuvio della ferrovia Napoli-Bellavista-Vesuvio.

Impianto di un binario per le precedenze dei treni nella stazione di Casalnuovo sulla linea Napoli-Roma.

Sistemazione della trincea fra i km. 279.588-279.848 della linea Bicocca-Siracusa.

Domanda della Ditta Officine Fratelli Diatto per condono della multa inflittale per ritardata consegna di 10 carrozze miste alla Rete Adriatica.

Questione di massima circa la valutazione dei ritardi nella consegna delle forniture dei materiali d'armamento.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di piastre per la Rete Mediterranea.

Domanda di concessione della ferrovia elettrica Monte Amiata-Santa Fiora.

Attuazione del servizio sul tronco S. Felice-Poggio Rusco della ferrovia Bologna-Verona.

Acquisto di due ferry-boats per il servizio di transito dello stretto di Messina, per L. 525,000 ciascuno, 1 al Cantiere di Ancona ed 1 ai Cantieri Siciliani.

Ampliamento della stazione di Loreto.

Ampliamento del servizio merci e prolungamento dei binari di incrocio nella stazione di Chieti.

Convenzione col Municipio di Recco per la concessione di costruire un lavatoio a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Pisa.

Convenzione con la Union des Gaz per la costruzione di alcune opere in muratura a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Trasformazione a trazione elettrica del tronoo Napoli-Barra-Valle di Pompei della ferrovia Circumvesuviana.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti nell'esercizio 1903-904, per L. 3,800,000.

Autorizzazione per l'esercizio della tramvia a vapore Trescore-Lovere.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 6 locomotive-tender con due carrelli, per L. 510,000.

Progetto per la demolizione e ricostruzione del cavalcavia Bianchetti nella stazione di Genova P. P.

Autorizzazione per l'esercizio di un tratto delle tramvie elettriche di Spezia, da Migliarina a mare a fosso Mastra.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 400 carrozze e di 12 bagagliai, per L. 5,660,000.

Proposta per rafforzare l'armamento del binario di corsa in alcuni tratti della linea Chiusi-Firenze.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento della fermata di S. Apollinare con Selva sulla linea Dossobuono-Legnago-Rovigo-Adria, per l'importo di L. 3700.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di un circuito elettrico fra le stazioni di Bologna e di Castelmaggiore per il segnalamento dei treni al bivio Ferrara ed ai passaggi a livello ai chilometri 2.520 e 6.683 della linea Bologna-Pontelagoscuro, per L. 2360.

Copertura del pozzo di San Patrizio in Orvieto, mediante rete in filo di ferro, per L. 550.

Impianto di segnali a disco con controllo elettrico e suonerie di avviso a protezione dei passaggi a livello ai chilometri 27.130 e 27.385 della linea Pistoia-Pisa, per L. 3390.

Impianto di una coppia di apparecchi metti-pedardi multipli a mano a sussidio di ciascuno dei segnali a disco girevole lungo i tronchi Bologna-Parma, per lire 52,800; Parma-Piacenza, per L. 40,000; Piacenza-Rogoredo e Milano-Rovate, per L. 80,000.

Deviazione in corrispondenze del torrente Tartano sulla linea Colico-Sondrio, e rinforzo all'armamento, L.4320.

Consolidamento della linea fra i km. 78.650 e 78.900 sulla ferrovia Bari-Taranto, per L. 13,200.

Impianto di una fontanella d'acqua potabile e provvedimenti per il lavaggio delle latrine nel fabbricato viaggiatori della stazione di Ascoli Piceno, per L. 1150.

Sostituzione delle valvole di sicurezza tipo Coale da 3″ e 1[2 a quelle Ramsbotton-Webb a n. 84 locomotive, per L. 43,700.

Costruzione di un ponte in muratura a tre luci di metri 10 ciascuna sul canale di derivazione delle torbide dell'Ofanto per la bonifica del lago di Salpi, sulla linea Foggia-Bari, per L. 102,300.

Impianto nella stazione di Morrovalle San Giusto di un binario per il carico e lo scarico diretto delle merci, per L. 7900, oltre il materiale d'armamento.

Costruzione di cisterna in cemento armato per la casa cantoniera al km. 74.972 della linea Fabriano S. Arcangelo, per L. 720.

Consolidamento della scarpa della trincea al chilometro 179.485 della linea Pescara-Aquila, per L. 9200, delle quali L. 8000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto delle linee elettriche primarie e secondarie in corrispondenza della deviazione della linea Colico-Sondrio fra i km. 19.420 e 22.376, per L. 21,600.

Costruzione di una platea per il lavaggio e disinfezione dei carri-bestiame nella stazione di Vergato, per L. 2600.

Lavori in stazione di Lecco in aggiunta a quelli già proposti in dipendenza dell'esercizio a trazione elettrica sulle linee Valtellinesi, per L. 78,000.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto del sistema di blocco assoluto fra le stazioni di Rho e di Gallarate, per L. 150,300.

Impianto del sistema di blocco assoluto fra le stazioni di Tortona e di Voghera, e degli apparati centrali nelle stazioni di quel tronco, per L. 243,000.

Costruzione di vasche di decantazione delle acque di lavatura del gas ricco nel gazogeno della stazione centrale di Milano, per L. 770.

Modificazioni ai binari nella stazione di Reggio-Porto, per L. 1850, oltre il materiale d'armamento.

Riordino della cava Ansedonia sulla linea Roma-Pisa, al km. 144.699, per L. 2400.

Rialzamento dei muri contenitori del torrente Santa Barbara sulla galleria subalvea fra i km. 220.469-220.532 fra le stazioni di Longobardi e di Belmonte, per L. 2300.

Sistemazione delle strade e degli scoli di acqua adiacenti alla linea Caianello-Isernia, per L. 11,400.

Maggiori impianti nella stazione di Genova P. B., per L. 112,800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di trasbordi in dipendenza delle interruzioni sulla linea Taranto-Ginosa per la caduta dei ponti Patinisco e Lenne, per L. 13,880.

Impianto di un nuovo binario tronco nella stazione di Battipaglia, per L. 3080, oltre il materiale d'armamento.

Sistemazione del rifornitore della stazione di Asciano, per L. 10,660.

Ricostruzione delle fosse di lavaggio n. 5 e 6 nella rimessa locomotive della stazione centrale di Napoli, per L. 7000.

Sostituzione della travata metallica al volto del ponte in muratura al km. 44.318 della linea Roma-Pisa, per L. 17,500.

Provvista di tonnellate 5300 di rotaie d'acciaio fuso, 41,300 stecche in acciaio fuso, 365,000 chiavarde in ferro omogeneo, 516,800 piastre ordinarie in ferro omogeneo, 12,700 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo, 400,000 caviglie a vite mordente, 748,000 arpioni in ferro omogeneo, 13,000 cuscinetti di ghisa, 11,000 ripieni di ghisa, kg. 230,000 di materiali accessorii in ghisa ed in ferro omogeneo, kg. 70,000 di bolloni in ferro omogeneo, per la spesa complessiva di L. 2,450,000.

Sistemazione della traversata ai depositi locomotive ed impianto degli apparati centrale al lato ovest della

stazione centrale di Milano, per L. 23,825, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento della passerella provvisoria sul torrente Romanò al km. 366.790 della linea Taranto-Reggio, per L. 4400.

Impianto di una baracca in muratura per il servizio dell'Agenzia in città nel piazzale lato arrivi della stazione centrale di Napoli, per L. 13,400.

Sistemazione del servizio ferroviario sulla diga rettilinea della stazione marittima di Livorno e ristauro dei magazzini, per L. 131,300, oltre il materiale d'armamento.

Impianto del blocco assoluto fra la stazione di Alessandria e il bivio Tanaro, per L. 23,200, oltre il materiale d'armamento.

Riparazione degli appoggi dei ponti sul vallone Molières e sulla Dora di Cesana sulla linea Bussoleno-Confine francese, per L. 2370.

Rete Sicula :

Demolizione e ricostruzione dei muri d'ala a valle del ponticello al km. 129.736 della linea Bicocca-Caldare, per L. 750.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso il Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva una proposta presentata dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, tanto in proprio che in nome e per conto della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e della Sicilia, per modificazioni alle tariffe di trasporto degli zuccheri e dei melassi, nonchè per le relative variazioni alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.

— È in corso il Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale vengono approvate, a titolo di esperimento, per la durata di un anno, con decorrenza dal 1° ottobre 1903, le tariffe speciali con condizione di peso presentate dalla Società per le ferrovie del Ticino, esercente la ferrovia Santhià-Biella, delle quali abbiamo già fatto cenno in un precedente numero del *Monitore*. Le dette tariffe, le quali presentano sensibili riduzioni in confronto di quelle attuali, riguardano le merci seguenti: materie tessili, prodotti chimici, generi per concia e per tinta, prodotti animali, materie oleose, legnami, minerali non metalliferi, materiale da costruzione, stracci e avanzi. I prezzi ridotti delle tariffe in questione si applicheranno tanto alle spedizioni in servizio interno di detta ferrovia, quanto a quelle in servizio cumulativo con le grandi Reti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Livorno-Cecina. — L'on. Zanardelli ha inviato al prefetto Anarratone un telegramma, nel quale lo incarica di assicurare il sindaco ch'egli non mancherà di raccomandare al Ministro Balenzano le convenzioni per la ferrovia Livorno-Cecina, affermando il suo interessamento per la prosperità della città di Livorno.

Ferrovia Lucca-Aulla. — Si è tenuta a Castelnuovo di Garfagnana un'importante adunanza dei Sindaci, delle Camere di Commercio e dei Comitati popolari per la ferrovia Lucca-Aulla.

Furono notate le rappresentanze della città di Lucca.

Venne votato un ordine del giorno invitante il Governo a sollecitare la costruzione di una ferrovia così importante, e fu deliberato d'inviare una Commissione al Governo per esporre i voti di quelle popolazioni.

Ferrovia Gallarate-Varese. — *La stazione di Cavaria.* — La costruzione della stazione ferroviaria alla Cavaria, sulla linea elettrica Gallarate-Varese è quasi ultimata.

L'inaugurazione si farà con solennità indubbiamente il 20 settembre prossimo, facendola così coincidere con una festa locale del paese.

Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica la Convenzione approvata e resa esecutiva con R. Decreto, stipulata fra il Governo, l'Amministrazione provinciale di Ascoli Piceno e l'ing. comm. E. Besenzanica, rappresentato dal sig. Girola, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione meccanica, a scartamento ridotto, da Porto S. Giorgio per Fermo ad Amandola.

Ferrovia elettrica a Spezia. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole circa l'autorizzazione e l'esercizio di un tratto delle ferrovie elettriche da Spezia a Migliarina a mare a Fossa Mastara.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 agosto 1903.* — Nella decade 11-20 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,554,953, con un aumento di L. 123,866.34 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1903 si ragguaglia a L. 22,135,008, presentando un aumento di lire 858,862.17 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1903.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 393,835, e presentano una diminuzione di L. 2879 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 31 luglio 1903 ammontano a lire 1,059,050, con una diminuzione di L. 2560 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica fra la stazione della Carnia e Tolmezzo. — Il Consiglio comunale di Tolmezzo ha votato un ordine del giorno in merito alla tramvia elettrica fra la stazione della Carnia e Tolmezzo.

Precedette una dettagliata Relazione della Giunta, addimostrante i grandi vantaggi che deriveranno alla Carnia tutta da questa nuova linea.

L'ordine del giorno fu approvato all'unanimità fra le approvazioni di numerosissimo uditorio.

Ecco l'ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, udita la Relazione della Giunta municipale, è pienamente convinto della necessità di migliorare la viabilità fra la stazione per la Carnia ed il capoluogo Tolmezzo onde vantaggiare le condizioni generali del commercio in Carnia e facilitare l'impianto di nuove industrie per dare lavoro agli operai ora in gran parte disoccupati ed emigrati all'estero, delibera di incaricare la Giunta municipale di aprire trattative con persone o società che assuma la costruzione ed esercizio di una ferrovia economica o tramvia a trazione meccanica, e di esperire le pratiche, per avere dalla Provincia il sussidio già votato e dal R. Governo il concorso di legge e di commercio ».

Tram a vapore Abbiategrasso-Magenta. — Un Comitato, di cui fanno parte l'on. Borsani, deputato del Collegio di Abbiategrasso, il signor ing. Colombo Luigi, Ponti Pietro, Cittardi Antonio ed altri, ha tenuto, giorni sono, un'adunanza in Abbiategrasso, allo scopo di discutere sull'impianto di una tramvia a vapore Abbiategrasso-Magenta, che si collegherebbe colla tramvia Milano-Magenta-Castano.

L'on. Borsani fece una chiara esposizione dell'utilità e importanza di questa nuova linea, la cui spesa di costruzione ammonterebbe a L. 225,000, dimostrò come questo capitale sarà sempre fruttifero, calcolando pure il reddito nei minimi termini al disotto alle altre linee; aggiunse che l'esercizio verrebbe assunto dalla Società della tramvia Milano-Magenta-Castano. Seduta stante si aprì poi la sottoscrizione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di luglio 1903.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di luglio 1903, confrontato con quello dello stesso mese 1902, fu il seguente:

		1903 luglio	1902
Passeggieri trasportati .	Num.	285,000	311,356
» introito . .	L.	723,000	766,718.25
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	895	901
» introito . .	L	66,200	66,730.94
Bestiame trasportato .	Capi	8,430	8,608
» introito . .	L.	55,800	35,845.59
Merce trasportata . .	Tonn.	86,900	88,651
» introito . .	L.	850,000	915,620.46
Introito complessivo .	»	1,695,000	1,784,915.24
» chilometrico .	»	6,141.30	6,467.08
Proventi diversi . .	»	80,000	79,434.74
Introito generale . .	»	1,775,000	1,864,349.98
Spesa complessiva . .	»	1,010,000	942,660,97
» chilometrica . .	»	3,659.42	3,415.44
Introito netto . . .	»	765,000	921,,689.01

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Una ferrovia elettrica sul Wetterhorn.* — Si sono iniziati i lavori preparatori per la costruzione di un'importante ferrovia alpina a trazione elettrica sul Wetterhorn, la bella montagna che sovrasta alla stazione alpina di Grindelwald. La ferrovia giungerà fino al Gleckstein, dove sorge il rifugio (m. 2345).

Una potente Società tedesca intraprenderà i lavori. Già i terreni più vicini a Grindelwald furono acquistati. Per molti anni si ritenne che il Wetterhorn fosse inaccessibile. Fu Desov, celebre naturalista e studioso del mondo alpino, che ne fece la prima ascensione nell'anno 1844. I fianchi scoscesi del Wetterhorn, formato da tre punte minori: la Hasli-Jungfrau, il Mittethorn e il Rosenhorn, sono battuti molto dalle valanghe. Si stanno quindi studiando i mezzi per difendere la nuova linea dalle cadute di neve e ghiaccio che succedono frequentemente, sopratutto nella stagione primaverile.

— *Ferrovia Arth-Righi.* — Da qualche tempo si erano iniziate trattative fra la Ferrovia del Gottardo, il Municipio di Arth ed il Cantone Schwyz, allo scopo di migliorare il traffico fra Arth e Goldau. La Società ferroviaria del Gottardo si é dichiarata disposta a sborsare fr. 70,000 per la compera di una servitù della concessione del tratto Arth-Goldau. Detta Società, però, ha posto la condizione che la suddetta somma serva esclusivamente al miglioramento del traffico sulla linea Arth-Goldau. In questi ultimi giorni si è venuti ad un perfetto accordo; il Governo di Schwyz, dopo lungo indugio, ha concesso l'autorizzazione. Ciò porterà grandi vantaggi alla ferrovia Arth-Righi che fa il traffico della Arth-Goldau.

Ferrovie Francesi. — Il *Journal Officiel* ha promulgato le leggi che dichiarano di utilità pubblica la costruzione delle seguenti ferrovie d'interesse locale:

Nel Dipartimento della Marna una ferrovia di un metro di scartamento da Ambonnay a Epernay; altra ferrovia nel Dipartimento delle Lande, a scartamento normale, da Luxey a Mont de Marsan; una ferrovia d'interesse generale da Divonne-les-Bains al confine Svizzero verso Crassier, e l'approvazione della Convenzione provvisoria stipulata il 27 giugno 1903 tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Società P.-L.-M.

Il *Journal Officiel* ha pubblicato infine la legge che autorizza l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la costruzione e l'esercizio del prolungamento sul territorio della Loira Inferiore fino a Légé della linea di tramway, dalla Roche-sur-Yon al limite del Dipartimento della Vandea verso Légé.

Ferrovie Inglesi. — *La trazione elettrica.* — Il Presidente del Consiglio del Commercio (Board of Trade) ha presentato un progetto di legge inteso ad agevolare l'introduzione in Inghilterra della trazione elettrica sulle ferrovie.

Con tale progetto il Board of Trade è autorizzato a stabilire dei regolamenti per tutti o parte dei casi seguenti:

a) Autorizzare una Compagnia ferroviaria ad aggiungere od a sostituire l'elettricità come forza motrice;

b) Autorizzare una Compagnia ferroviaria a costruire ed esercitare officine generatrici od altro cantiere elettrico su un terreno di proprietà della Compagnia:

c) Autorizzare gli accordi tra una Compagnia ed una Società od altra persona per la fornitura di elettricità alla Compagnia e per fornire il materiale necessario;

d) Sanzionare le modificazioni di contratto fintanto che questa modificazione è voluta dalle parti contraenti come conseguenza dell'impianto dell'energia elettrica;

e) Autorizzare la Compagnia ad interessarsi ad ogni impresa elettrica che possa facilitare la fornitura della sua officina;

f) Garantire la sicurezza pubblica;

g) Autorizzare la Compagnia ad emettere un nuovo capitale, nello scopo di soddisfare ad una delle clausole della legge.

Ferrovia intercontinentale tra la Spagna e il Marocco. — Un ingegnere francese, il signor Berlier, ha fatto il progetto di una linea ferroviaria che, attraversando con un tunnel lo stretto di Gibilterra, collegherebbe il Marocco alla Spagna. Esaminando questo progetto, si vede che la linea attraversa lo stretto, non nel punto in cui la sua larghezza è più ridotta, cioè tra la costa spagnuola e il Capo Ciris (14 chilometri), ma più all'ovest, tra la baia di Vaquerez e Tangeri, dove lo stretto è largo 35 chilometri. Questo passaggio è stato scelto perchè ha la profondità di m. 390, in contro di 600 metri dell'altro.

Sulla costa spagnuola il tunnel si raccorderebbe con la linea recentemente costruita nella valle del fiume Puerca la quale congiunge Cadice a Malaga, passando per Tarifa. Dalla parte dell'Africa, la linea progettata si congiungerebbe al confine del territorio marocchino, con quella che si dovrà costruire fra Tlenuen Lalla Maghnia. Essa fornirà così una comunicazione diretta fra l'Europa e Tunisi, attraversando tutta l'Algeria.

Secondo i calcoli dell'autore del progetto, che ha assimilato la costruzione del tunnel sottomarino a quella dei tunnel del Moncenisio e del Gottardo, la spesa di questo lavoro non oltrepasserebbe la cifra di 123 milioni di franchi. La linea di raccordamento fra Tangeri e Tlenuen è valutata a 90 milioni (1450 chilometri), ciò che porta la spesa totale a 225 milioni di franchi.

Ferrovie cinese ceduta alla Russia. — La ferrovia da Shanghai-Keuang-New-Chang apparterrà presto alla Russia.

Il valore delle ipoteche britanniche sopra questa linea va diminuendo.

Nuove costruzioni ferroviarie in Russia. — Il Vice-Console inglese per la Lituania riferisce che il Governo Russo ha concesso ad una Compagnia di costruire ed esercitare la linea Vilcomir-Poniewiez-Bansk-Riga e Vil-

comir Janorvo. E' stata pure accordata la concessione per la costruzione della linea da Stane Drogi a Uralja, nel distretto di Bolrujsk.

Ferrovia Hudson-Buenos Ayres. — Notizie da Londra recano che a New York si è costituita una grande Compagnia col capitale di 250 milioni di dollari per la costruzione di una linea ferroviaria che vada dalla baia di Hudson a Buenos Ayres.

Ferrovia al Canadà. — Il Governo del Dominion ha stipulato un contratto con la Compagnia « Grand Trunk Pacific » per la costruzione di una nuova ferrovia transcontinentale.

La nuova linea partirà da Moncton (Nuova Brunswick) per giungere a Port-Simpson. La parte Est da Moncton a Winnipeg sarà costruita dal Governo e la parte Ovest dalla Compagnia che eserciterà tutta la linea. I lavori potranno essere compiuti in dicembre 1908. Il Governo ricorrerà, per la propria sezione, ad appaltatori.

La nuova linea aprirà immensi territori, alcuni distretti dei quali sono considerati fra i più ricchi e i più fertili del Dominion.

Il nuovo transcanadiano sarà notevolmente più breve del Canadian-Pacific, e siccome Port-Simpson è molto più vicino al Giappone di Vancouver, esso abbraccierà considerevolmente il tragitto dall'Europa all'Estremo Oriente.

Ferrovia Trans-Alaska-Siberiana. — Il sig. Loicq de Lobel, suddito francese, esploratore della grande catena dell'Alaska, ha presentato il grande progetto di una ferrovia che, distaccandosi dalle reti nord-americane, traverserebbe l'Alaska, passerebbe lo Stretto di Bering con due gallerie submarine, una lunga 6 km., dal Capo Prince of Wales all'isola Diomede; l'altra lunga 26 km., dall'isola Diomede al Capo Deinef, raggiungerebbe ad Irkutsk la via magistrale siberiana esistente. Il signor Lobel ha già ottenuto l'appoggio del Governo federale e del Governo canadese, ed è per ottenere dal Governo russo la concessione per il tratto siberiano della linea, ed ha al riguardo avuto le migliori assicurazioni del Ministro delle Finanze dell'Impero russo, signor De Witte. Capitali occorrenti per sì grandiosa impresa, che si valutano in 300 milioni di dollari, sarebbero già stati garantiti da un Sindacato americano, formato, in maggior parte, di capitalisti di Chicago. Quale corrispettivo della concessione, il Comitato promotore della ferrovia Trans-Siberiana si è impegnato verso la Russia di costruire, a tutte spese della Società, la linea Irkutsk-Iakutsk-Capo Deinef, il cui tracciato è stato sottoposto all'esame delle Autorità imperiali.

Il suddetto ingegnere de Lobel domanda che il Governo russo:

1) Autorizzi la Società, qualora la grande galleria submarina incontrasse insormontabili difficoltà, di usare i « ferry-boats »;

2) Dia alla Società, in assoluta proprietà, da ambo le parti della ferrovia, una zona di m. 12,873;

3) Assicuri per 90 anni, dal compimento dei lavori, l'esercizio esclusivo della linea;

4) Garantisca la linea contro ogni concorrenza di altre linee per 10 anni;

5) Infine, conceda le esenzioni ed immunità dell'uso del materiale, ecc., ecc.

Notizie Diverse

Le gare internazionali per locomotive e vagoni. — A Milano si sono riuniti molti industriali e metallurgici e, coll'adesione dei colleghi di Genova e Torino, deliberarono di inviare al presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dei Lavori Pubblici un telegramma col quale — denunciata la scarsezza del lavoro nelle officine e conseguente disoccupazione — pregano vivamente « nell'interesse generale di tutto il paese di sospendere le imminenti gare internazionali per la costruzione di locomotive e vagoni » sicuri che le Compagnie ferroviarie, se interessate dal Ministero, non farebbero opposizione, riservandosi alle antecedenti gare internazionali per gli effetti della riconsegna del materiale.

Per le opere del porto di Venezia. — Sabato si è riunita alla Prefettura di Venezia la Commissione regionale del Porto, istituita col regolamento 9 maggio 1901, composta, oltre che dei rappresentanti delle diverse Amministrazioni governative locali, di quelli della Camera di Commercio, del Comune di Venezia e delle Provincie chiamate per legge a contribuire nelle spese portuali. Scopo della riunione era di prendere in esame il progetto di massima delle opere straordinarie necessarie ed urgenti per sistemare il Porto di Venezia.

Fu esaminato partitamente tale progetto, dell'importo complessivo di L. 4,200,000, nelle diverse parti che lo compongono e che riflettono: i lavori pel completamento del porto di Lido; la sistemazione ed attrezzatura delle banchine dei magazzini generali e del Cotonificio; l'attrezzatura delle banchine del punto franco e di S. Basilio; l'ampliamento dell'ufficio centrale idro-elettrico; il completamento dell'attrezzatura del molo di levante e dell'illuminazione elettrica della stazione marittima; il prolungamento delle banchine del molo di ponente fino al deposito del petrolio; il completamento per l'esercizio delle banchine alla stazione marittima; l'allacciamento delle banchine di S. Basilio e del punto franco con la stazione marittima attruverso il campo di Marte. Venne infine approvato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione, esaminati i progetti per la sistemazione del porto di Venezia, esprime il parere favorevole alla loro approvazione, facendo voti, ove non si possano compiere simultaneamente, perchè si dia la preferenza e si completino i più importanti ed urgendi ».

Furono fatti poi voti per l'aumento delle banchine e per efficaci accordi colle Società ferroviarie sia pel binario di allacciamento, sia pel materiale mobile, di cui è spesso lamentata la grande penuria.

I disastri ferroviari negli Stati Uniti di America. — Il *Bollettino* dell'« Inter State Commerce Commission » pubblica delle spaventose statistiche sulle collisioni dei treni sopravvenute negli Stati Uniti durante l'anno che ha finito col 31 marzo 1903.

Si sono registrate nei quattro trimestri 5858 collisioni di treni, che cagionarono la morte a 614 persone e ne hanno ferito 6127. Costarono in totale 5,163,936 dollari, pari a 25,819,680 lire.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Mondovì (Cuneo) (4 settembre, unico def., e ad offerte segrete). — Appalto della manutenzione pel novennio 1903-1911, della provvista dei materiali e dei lavori per la conservazione del suolo e delle opere d'arte e sgombro della neve della strada Dogliani-Bonvicino Bossola, tronco compreso fra le strade provinciali Dogliani-Bossolasco e Alba-Murazzano, progressive 3175 e 31396 del circondario di Mondovì, della lunghezza di m. 8136, escluse le traverse degli abitati. Importo L. 2685. Deposito provvisorio L. 650.

Municipio di Pellezzano (Salerno) (4 settembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'acquedotto di Cologna, provv. agg. col ribasso del 4.50 0/0, e cioè per L. 7640. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 250.

— (4 settembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto della costruzione della strada di accesso alla ferrovia, per L. 9395.78. Deposito provvisorio L. 400. Cauzione L. 700. Fatali da destinarsi.

Municipio di Gropparello (Piacenza) (4 settembre, ore 11, per migl. di ventes.). — Appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Montechino, di m. 5083.63, per L. 22,400, provv. agg. al signor Cogni Antonio, appaltatore, domiciliato a Ponte dell'Oglio, col ribasso dell'1.10 0[0 su L. 22,400. Dep. provv. L. 900. Cauz. L. 1000 Ultimaz. lavori 6 anni.

Amministrazione Provinciale di Caserta (5 settembre, ore 11, off. segr.). — Appalto del mantenimento a cottimo della strada provinciale di Napoli (1° tratto) dall'innesto della strada comunale Caserta-San Nicola all'incontro del secondo tratto, percorrendo la via Porta, costruita dalla Società delle ferrovie, lo stradone fiancheggiato dai viali, la strada in giro alla piazza di San Nicola, i rami a croce ed i prolungamenti verso Perroni e Recale, di metri 3800, per annue L. 1600. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Civitavecchia (Roma) (5 settembre, ore 12, unico def. e ad offerte segrete). — Appalto della fornitura ed opere per la manutenzione delle strade a pietrisco a tutto il 31 marzo 1906, per L. 20,857.68. Dep. provv. L. 400. Dep. spese L. 450. Docum. 5 settembre, ore 10. Cauz. L. 700.

Deputazione Provinciale di Siracusa (5 settembre, ore 15, off. segr.). — Appalto per la manutenzione della strada Vittoria Dorillo, dell'estensione di km. 14.520, per un periodo di 4 anni e per il compenso annuo di L. 12,219.12, ivi compreso l'ammanimento del brecciame ed il mantenimento di tutte le opere d'arte. Cauzione provv. L. 1000. Dep. spese L. 500.

R. Prefettura di Pisa (5 settembre, ore 10, unico def. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di arginatura ed opere di difesa a destra dell'Arno, dal confine della provincia di Firenze al mare durante il quadriennio 1903-1907, per l'importo complessivo di lire 36,480. Dep. L. 2000.

Prefettura di Potenza (6 settembre, ore 10, unico def. e ad off. segrete). — Appalto dei lavori occorrenti alla sostituzione di archi in muratura alle travate in legname dei ponticelli n. 34 e 39 della strada nazionale Sapri-Ionio n. 59, quinto tronco, dal ponte Sinni sotto Valsinni, alla stazione ferroviaria di Novasiri, per L. 11,041.25. Consegna lavori 4 mesi. Doc. 3 settembre. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Firenze (7 settembre, ore 15, off. segr.). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del mercato del bestiame, in 6 lotti, e cioè: 1° Lavori da muratore per L. 228,755.85. Dep. provv. L. 20,000; 2° Lavori da scalpellino, per L. 31,043.36. Dep. provv. L. 3000; 3° Lavori di falegname e verniciatore, per L. 8187.56. Dep. provv. L. 800; 4° Lavori di fabbro-ferraio, per L. 50,988.12. Dep. provv. L. 3000; 5° Lavori di trombaio e fontaniere, per L. 11,600.50. Dep. provv. L. 1000; 6° Lavori d'imbianchino, per L. 1952.56. Dep. provv. L. 150. Doc. 7 settembre, ore 14. Fatali 28 settembre, ore 11.

R. Prefettura di Roma (9 settembre. ore 10, unico incanto ed a termini abbreviati). — Appalto dei lavori d'espurgo del collettore di destra da Ponte all'Armata al manufatto di scarico fuori Porta Portese, per l'importo complessivo di L. 15,450. Dep. provvisorio L. 300.

Prefettura di Corigliano Calabro (Cosenza) (9 settembre, ore 10, off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale che dalla provinciale Corigliano-Rossano conduce al cimitero di Corigliano. Cauz. provv. e deposito spese L. 850.

Deputazione Provinciale di Avellino (10 settembre, ore 11, off. segr.). — Appalto della manutenzione della strada n. 2 Irpina, tronco fra il termine del marciapiede a destra del tronco interno di Avellino in piazza d'Armi ed il principio di parapetto al ponte San Giorgio, di m. 24,719, per 5 anni e per annue L. 4449.42. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Ancona (10 settembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di prolungamento della sponda murata in sinistra del Porto Canale di Senigallia, in sostituzione di vecchie palare, in base alla somma di L. 23,683.91.

Municipio di Girgenti (10 settembre, migl. di vent.). — Appalto per la costruzione del basolato ed acquedotto di Via Atenea, provv. agg. al sig. Luparello Giuseppe di Angelo col ribasso del l'8.60 0[0 su L. 110,891.

Deputazione Provinciale di Napoli (10 settembre, ore 11). — Appalto dei lavori per lastricare con basoli vesuviani il tratto della strada di Caserta dalle piramidi di Capodichino fino al basolato di Casoria, con marciapiedi in terreno, limitati da cordoncini di pietrarsa, per l'importo complessivo di L. 230,722.59. Cauz. provv. L. 12,700, def. L. 25,300. Dep. provv. 1500.

Municipio di Genova (11 settembre, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione di un condotto fugatore nelle vie del Piano e Monticelli e sistemazioni stradali, per la complessiva somma di L. 65,000. Dep. L. 6500. Fatali 26 settembre.

Deputazione Provinciale di Girgenti (15 settembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco dalla nazionale n. 69 alla Sella Cosentino della strada provinciale, per l'importo complessivo di L. 186,010.54. Dep. L. 10,500. Ultim. lavori 3 anni.

R. Prefettura di Messina (18 settembre, ore 15, un. def.). — Appalto dei lavori occorrenti al completamento della traversa di Ucria, 4° tronco della strada provinciale n. 3. Importo lavori lire 15,340. Dep. provv. L. 500. Ultimazione 6 mesi. Docum. sino al 7 settembre.

Ministero dei Lavori Pubblici, Roma (22 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti per la bonifica della Valle di Santa Lucia presso Bonovra (Sassari) mediante apposita rete di canali, compresa le costruzione dei ponti per le strade della R. Tanca o di Burgos dello Spirito Santo e di Monte Cujaro, nonchè tutti i passaggi, rampe e cunettoni selciati necessari, per il presunto complessivo importo di L. 338,600, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauz. L. 15,000. Fatali 8 ottobre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenali di Spezia e Venezia (4 settembre, ore 12, migl. di vent.). — Fornitura alla R. Marina di stagno in pani ed in verghette, nell'esercizio 1903-04 per complessive L. 104,825, da consegnarsi nei Regi Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel cantiere di Castellammare, al prezzo di L. 3.50 il kg., provv. agg. col ribasso del 6.66 0[0, e cioè per L. 97,843.65. Dep. provv. L. 10,490.

Direzione officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (7 settembre, ore 9, def.). — Fornitura di tonn. 150 di litantrace grasso per fucine a L. 50, L. 7500. Dep. provv. L. 750. Consegna giorni 50.

Direzione Generale R. Arsenali Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (7 settembre, ore 12, migl. di vent.). — Fornitura alla R. Marina nel R. Arsenale di Taranto di oggetti di bronzo e di ottone lavorati, per complessive L. 50,000, provv. agg. col ribasso del 5.37 0[0 e cioè per L. 47,315. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1300.

Direzione Artiglieria e Fabbrica d'armi di Brescia (9 settembre, ore 10, un. def.). — Fornitura di 1100 kg. di rame in filo sagomato, per l'importo di L. 3300. Dep. 330. Consegna 30 giorni.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (10 settembre, ore 9, def.). — Fornitura di: kg. 8000 di lega di alluminio in lame a L. 4.25, L. 34,000; kg. 100 di alluminio in filo mezzano a L. 5, L. 500: kg. 100 di alluminio in lamiera sottile a L. 5, L. 500, totale L. 35,000. Cauz. L. 3500. Consegna 70 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 22	Agosto 29
Azioni Ferrovie Biella	L.	563	560
» » Mediterranee	»	486.50	487
» » Meridionali	»	696.50	697
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	»	427	440
» » » (2ª »)	»	402	420
» » Secondarie Sarde	»	254	254
» » Sicule	»	672	673
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule A. B. C. D.	»	356.75	356
» » Cuneo 3 0[0	»	377	382
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 °/₀	L.	100	100.30
» » Mediterranee 4 0[0	»	511	510
» » Meridionali	»	356	355.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	324	323
» » » 2ª emiss. »		324	322
» » Sarde, serie A	»	359.50	359.50
» » » serie B	»	359.50	359.50
» » » 1879	»	359.50	359.50
» » Savona	»	374	374
» » Secondarie Sarde	»	513.50	512
» » Sicule 4 0[0 oro	»	518	518
» » Tirreno	»	514.50	515
» » Vittorio Emanuele	»	378.50	378

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dall'11 al 20 Agosto 1903.* — 5ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1065**	—
Media	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1029**	+ **36**
Viaggiatori	1,987,285.00	1,897,917.91	+ 89,367.09	105,403.00	103,260.82	+ 2,142.18
Bagagli e cani	71,995.00	69,678.82	+ 2,316.18	3,468.00	3,138.42	+ 329.58
Merci a G.V. e P.V. acc.	326,437.00	329,930.42	— 3,493.42	13,318.00	13,460.94	— 142.94
Merci a P. V.	1,962,764.00	1,933,554.10	+ 29,209.90	84,283.00	80,145.23	+ 4,137.77
TOTALE	4,348,481.00	4,231,081.25	+ 117,399.75	206,472.00	200,005.41	+ 6,466.59
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Agosto 1903.						
Viaggiatori	9,050,091.00	8,630,306.48	+ 419,784.52	444,347 00	425,102.23	+ 19.244.77
Bagagli e cani	413,210.00	394,091.80	+ 19,118.20	16,755.00	15,206.10	+ 1,548.90
Merci a G.V. e P. V. acc.	1,738,997.00	1,701,652.98	+ 37,344.02	61,879.00	60,864.63	+ 1,014.37
Merci a P. V.	10,008,393.00	9,660,104.53	+ 348,288.47	401,386.00	388,817.08	+ 12,518.92
TOTALE	21,210,691.00	20,386,155.79	+ 824,535.21	924,317.00	889,990.04	+ 34,326.96
Prodotto per chilometro.						
della decade	913.55	888.88	+ 24.67	193.87	187.80	+ 6.07
riassuntivo	4,456.03	4,282.81	+ 173.22	867.90	864.91	+ 2.99

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	109,422.00	2,667.00	20,755.00	180,543.00	3,930.00	317,317.00	618.00	513.00
1902	121,042.00	3,058.00	21,537.00	162,509.00	4,450.00	312,596.00	618.00	506.00
Differenze nel 1903	— 11,620.00	— 391.00	— 782.00	+ 18,034.00	— 520.00	+ 4,721.00	»	+ 7.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1903.								
1903-904	323,036.00	6,366.00	61,091.00	429,375.00	5,713.00	825,601.00	618.00	1,335.00
1902-903	315,798.00	7,158.00	62,575.00	428,564.00	13,142.00	827,237.00	618.00	1,338.00
Differenze nel 1903-904	+ 7,238.00	— 792.00	— 1,484.00	+ 811.00	— 7,409.00	— 1,636.00	»	— 3.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	29,707.00	585.00	4,770.00	36,402.00	50.00	71,514.00	482.00	148.00
1902	39,313.00	819.00	5,770.00	30,668.00	848.00	77,418.00	482.00	161.00
Differenze nel 1903	— 9,606.00	— 234.00	— 1,000.00	+ 5.734.00	— 798.00	— 5,904.00	»	— 13.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1903.								
1903-904	116,448.00	2,327.00	18,045.00	75,440.00	1,120.00	213,380.00	482.00	443.00
1902-903	113,850.00	2,162.00	17,072.00	80,715.00	1,127.00	214,926.00	482.00	445.00
Differenze nel 1903-904	+ 2,598.00	+ 165.00	+ 973.00	— 5,275.00	— 7.00	— 1,546.00	»	— 2.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	2,647.00	93.00	431.00	1,833.00	»	5,004.00	23.00	217.00
1902	3,288.00	135.00	613.00	2,664.00	»	6,700.00	23.00	291.00
Differenze nel 1903	— 641.00	— 42.00	— 182.00	— 831.00	»	— 1,696.00	»	— 74.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1903								
1903-904	11,084.00	392.00	2,107.00	6,486.00	»	20,069.00	23.00	872.00
1902-903	10,849.00	413.00	1,558.00	6,627.00	»	19,447.00	23.00	845.00
Differenze nel 1903-904	+ 235.00	— 21.00	+ 549.00	— 141.00	»	+ 622.00	»	+ 27.00

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA

FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

Ufficio Presidenza: GENOVA — Amministrazione e Stabilimenti: BRESCIA
ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

Elenco delle Ruote di Ghisa temprata Sistema Griffin ricevute in ordinazione.

Anno	Num. totale	Suddivisione per diametro mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 » 1° semestre	2849	467	246	280	104	60	—	318	202	—	4	70	178	—	—	—	282	30	580	—	8	20	—
2° semestre	2513	540	418	92	266	637	4	198	24	—	20	16	24	—	—	16	204	4	—	12	—	38	—

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	184 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne (Buffet) Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo. . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno. . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrive a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 38	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.	7 52 a.			10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranso* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1.16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pentori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXXVI. Sabato, 5 Settembre 1903. NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

L'ESERCIZIO DI STATO
E LE IRREGOLARITÀ DI SERVIZIO

In una conversazione avuta ieri con una persona di molto ingegno, il discorso venne sul recente disastro di Codroipo, e sulla fatalità inevitabile di questi disastri che avvengono da per tutto, e che sono più probabili in Italia per le accidentalità delle nostre ferrovie e per la scarsezza dei doppi binari, e sulle gravissime responsabilità morali, materiali e penali che vengono alle Società esercenti. E man mano il discorso scivolò sulla eventualità che in Italia nel prossimo 1905 si voglia fare il grande esperimento dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, e su quello che avverrebbe quando con questo regime si verificassero dei disastri.

L'argomento ha tanta importanza che a me pare opportuno di parlarne ai cortesi lettori del « Monitore ».

***

Supponiamo adunque che nel 1905 il Governo e il Parlamento si lascino trascinare dall'irruenza dei partiti estremi e dall'opportunismo degli altri a decretare il fatale esperimento dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato. La prima conseguenza sarà che il Governo logicamente dovrà proporre la abrogazione della legge del 21 dicembre 1899 la quale considera i ritardi dei treni come una contravvenzione ai sensi del codice penale.

Io non avrei certamente ragione di rimpiangere l'abrogazione di questa legge che ha segnato un regresso nella nostra legislazione e un ritorno alle idee medioevali; il Governo spinto dalla mania di dimostrare il suo « jus imperii » sulle Società esercenti, aveva dato alle leggi esistenti una interpretazione esagerata, e portata la questione davanti alla Corte di Cassazione, questa mise le cose a posto dando torto al Governo.

Per dispetto di vedersi soccombente, il Governo propose questa nuova legge e il Parlamento la approvò con leggerezza, credendo di mettere un freno alle irregolarità ferroviarie, senza accorgersi delle difficoltà di applicarla, e senza accorgersi che se si ammette la responsabilità penale delle Società per un piccolo ritardo di un treno viaggiatori, logicamente bisogna ammettere la stessa responsabilità per tutte le altre irregolarità di servizio, e si viene a fare una legislazione draconiana e ridicola.

Con l'esercizio di Stato naturalmente deve anche scomparire il R. Ispettorato, e non so come si farà a constatare le irregolarità di servizio, e chi ne sarà il responsabile.

Certamente non sarà il Ministro dei Lavori Pubblici che andrà in tribunale a sedere sul banco degli accusati, e se si farà una Amministrazione autonoma, come tutti vogliono, a cominciare dall'on. Carmine e arrivando fino all'on. Nofri, io non so se sarà il Consiglio centrale o i Consigli compartimentali che saranno tenuti responsabili, o se si troverà un Battirelli qualunque in qualche impiegato alto o basso.

Quello che si deve notare è che in tutti i paesi dove vi è l'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, si manifesta la tendenza di far scomparire la responsabilità dell'esercente verso il pubblico per la esattezza del servizio. E la disposizione vigente in Prussia per la quale si dichiara che lo Stato non ha alcuna responsabilità per i ritardi dei treni, è perfettamente logica e più o meno apertamente vige in tutti i paesi dove vi è l'esercizio di Stato.

Così anche noi in Italia se ci vorremo dare il lusso di fare un esperimento di esercizio di Stato, passeremo in un salto dalla responsabilità penale del ritardo, alla completa abolizione di ogni responsabilità.

E la stessa cosa avverrà per le merci, per i ritardi alla consegna, per le avarie o per le perdite.

Oggi il commerciante danneggiato generalmente ottiene il compenso, che gli è dovuto, all'amichevole, e sarà molto difficile che con l'esercizio di Stato vi possa essere chi si assuma la responsabilità di fare e di conchiudere simili trattative, e in ogni caso occorreranno infiniti pareri e approvazioni, e occorreranno dei mesi per liquidare una indennità di poche lire.

E nel caso che il commerciante debba ricorrere al potere giudiziario, se oggi è già cosa difficile il far lite con una grande Società, diventerà quasi impossibile il far lite col Governo.

Oggi per qualunque irregolarità, per qualunque sopruso il pubblico si può rivolgere al R. Ispettorato e trova in

esso un potente alleato, domani coll'esercizio di Stato a chi si rivolgerà il pubblico?

Si potrà rivolgere al deputato il quale farà una interpellanza alla Camera. Ma con quale frutto? Bisogna ben notare che tutte le proposte che si sono fatte per organizzare un esercizio di Stato contengono disposizioni tali che paiono studiate apposta per eludere ogni responsabilità.

E così deve essere fatalmente, poichè è caratteristica specifica di ogni esercizio di Stato di evitare ed eludere ogni responsabilità, e, come ciò si verifica in ogni altro paese, si verificherà anche in Italia.

Ma oltre alle irregolarità ordinarie, vi è ancora una cosa molto più grave, ed è il disastro con morti e feriti. Il credere che coll'esercizio di Stato si possano evitare i disastri è una puerilità che non si può nemmeno discutere.

E che cosa avverrà quando si verifichi un disastro sotto il regime dell'esercizio di Stato?

In primo luogo quelli che sono direttamente danneggiati dal disastro troveranno le più grandi difficoltà ad essere indennizzati, poichè trattandosi di grosse somme non vi sarà chi possa assumersi la responsabilità di pagare senza i pareri successivi della burocrazia e si dovrà probabilmente arrivare fino alla Corte dei Conti, ed anzi temo che il più delle volte bisognerà attendere il risultato del giudizio penale.

Quello che è avvenuto per il disastro di Castel Giubileo, per non parlare d'altri, cioè che in tribunale non esisteva la parte civile perchè tutti i danni erano liquidati e pagati in anticipazione in via amichevole, è quasi impossibile che possa avvenire sotto il regime dell'esercizio di Stato. Quindi queste cause penali diverranno complicatissime ed avranno esiti disastrosi per lo Stato.

Ma bisogna guardar la cosa da un altro punto di vista. Oggi i danni materiali di un disastro vanno a carico degli azionisti di una Società esercente, e per quanto possa essere doloroso che questi azionisti debbano subire una perdita, si tratta però di una classe ristretta di persone generalmente facoltose.

Invece con l'esercizio di Stato i danni di un disastro vanno direttamente a carico della massa dei contribuenti che è formata, non solo dai facoltosi, come sarebbero gli azionisti, ma anche dalle classi povere.

E non si creda che questi danni ripartiti su di una grande massa di contribuenti diventino insensibili. Oggi un disastro ferroviario rappresenta sempre un danno ingente, e pur troppo riesce tutt'altro che insensibile ai contribuenti.

E poichè ho già citato il disastro di Castel Giubileo, aggiungo che il danno materiale di questo disastro si è elevato ad oltre due milioni. E bisogna pur riconoscere che questo disastro poteva aver conseguenze anche più gravi di quelle che ha avuto, e che dei disastri ne possono avvenire parecchi in un anno.

Così sotto il regime dell'esercizio di Stato un disastro ferroviario diventa un avvenimento politico, naturalmente oggetto di discussioni alla Camera, e potrà portare a conseguenze imprevedibili.

***

Un disastro ferroviario, oltre alla responsabilità materiale della quale ho parlato fino ad ora, porta anche una gravissima responsabilità penale a mente del codice Zanardelliano.

Generalmente si trovano uno o due impiegati subalterni che sono tenuti penalmente responsabili, ma è avvenuto anche il caso che la responsabilità si è fatta risalire molto in alto, e il pubblico vede con mal celata soddisfazione che un impiegato superiore, od anche un direttore, va a sedere sul banco degli accusati.

Ignoro se coll'esercizio di Stato si arriverà a portare sul banco degli accusati il Ministro dei Lavori Pubblici, ed ignoro se il pubblico vedrebbe la cosa con soddisfazione; ma certamente, con l'esercizio di Stato, questi processi diventeranno più complicati di quello che sono oggi e saranno feste per gli avvocati o a spese dei contribuenti, o a spese dei direttamente danneggiati dal disastro.

Se vi sarà condanna, il pubblico forse compiangerà le vittime, ma il Governo pagherà delle somme colossali a carico dei contribuenti; se vi sarà assoluzione, non si verificherà certamente quello che è avvenuto per la causa di Castel Giubileo, in cui l'assoluzione del tribunale non ha portato danno alle vittime del disastro che erano state largamente indennizzate prima.

E venendo al recente disastro di Codroipo, dal quale io ho preso le mosse, io mi domando se invece di esservi di mezzo « l'esoso spirito capitalista delle Società esercenti » dovessero le vittime rivolgersi direttamente al Governo, questo non rinfaccierebbe loro il torto di essere dei soldati per esimersi di pagare delle indennità convenienti.

Io auguro di cuore all'Italia che le sia risparmiato il duro esperimento dell'esercizio di Stato, poichè da qualunque punto di vista dal quale esso si voglia guardare, riuscirà sempre una rovina per tutti. *Ing.* LUIGI MONTEZEMOLO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

(*Continuazione — Vedi N. 34*).

I lavori nuovi e complementari delle stazioni di Erstfeld, Bellinzona e Chiasso sono in parte compiuti, parte in corso di esecuzione; altri lavori importanti non furono intrapresi durante l'esercizio scorso.

Il rinforzo delle travate dei ponti è stato continuato nella stessa misura degli altri anni; noi abbiamo inoltre cominciato il rifacimento della parte metallica del ponte del Ticino sul tronco Cadenazzo-Locarno. Questo ponte, che si compone di 5 traverse, ciascuna di m. 49.15 nell'opera, data dagli anni 1873-1874, cioè dall'epoca in cui furono stabiliti i primi tronchi della Ferrovia del Gottardo, detti linee ticinesi di pianura.

Le 9 locomotive menzionate nel nostro ultimo rapporto sono state messe in servizio durante lo scorso esercizio; il costo figura al conto di costruzione del 1902. Si tratta di 4 locomotive a 6 ruote accoppiate e tender separato e di 5 locomotive ad 8 ruote accoppiate e tender separato.

Per quanto riguarda il nostro processo pendente da parecchi anni, con l'impresa del 1° lotto della linea Lucerna-Immensee, il Tribunale arbitrale incaricato di definire il litigio ha emesso la sua sentenza il 1° dicembre 1902. Essa dà all'impresa, sulla somma di fr. 902,963 che chiedeva, un ammontare di fr. 53,746.04, più gli interessi a partire dal 1° luglio 1908; in questa cifra sono comprese certe domande riconvenzionali della Compagnia; il regolamento di quest'affare non potette tuttavia effettuarsi che in principio del corrente anno.

In quanto alla nostra contestazione colla Ferrovia Arth-Righi circa la sua quota-parte alle spese di esercizio ed agli interessi del capitale di impianto della stazione di Arth-Goldau, essa è stata regolata con transazione extragaudiziale, perciò noi abbiamo ritirata l'azione intentata a questa Amministrazione dinnanzi al Tribunale federale.

Relativamente al costo di costruzione della stazione di Locarno, il conto non è ancora stato fatto; perciò i versamenti per questo oggetto devono figurare per il 1902 pure al conto delle « costruzioni incompiute ».

3) *Secondo binario Immensee-Brunnen.*

Le espropriazioni di terreno sono state nel 1902 attivate in modo da non ritardare in alcun punto la continuazione dei lavori.

Per ciò che concerne l'esecuzione propriamente detta, dobbiamo menzionare il fatto che tutti i lavori di infrastruttura sono stati aggiudicati ad impresari in base di

offerte: in primo luogo quelli della sezione Immensee-Goldau, nella quale erano terminati quasi alla fine dell'anno; il lavoro cominciò a metà ottobre sul tronco Goldau-Steinen e verso la metà di novembre sopra quello Steinen-Brunnen.

Tutte le travate metalliche dei ponti della sezione Immensee-Goldau sono state montate nel 1902; il materiale destinato agli altri ponti è in gran parte pronto ed i lavori di officina sono cominciati, specialmente per la parte metallica del ponte sulla Muotta presso Brunnen, di una portata di 55 metri.

Lo stato attuale dei lavori garantisce il loro compimento nel termine fissato.

II. — Esercizio.

A. — Tariffe.

Servizio viaggiatori e bagagli. — Nel 1902 11 tariffe e 13 supplementi sono stati messi in vigore. Durante questo stesso esercizio, noi abbiamo esaminato 1054 reclami, cifra che comprende i 27 casi non liquidati al 1° gennaio 1902; di questi 1054 reclami, 118 sono stati scartati e 933 riconosciuti integralmente o parzialmente fondati; la somma totale dei rimborsi consentiti in questo capitolo è di franchi 13,983.29; venticinque reclami pendenti alla fine dell'anno sono stati riportati all'esercizio seguente.

Servizio delle merci e degli animali. — 9 tariffe e 39 supplementi sono entrati in vigore. Durante lo scorso esercizio ci pervennero 2843 domande di annullamento di tariffe che, aggiunte ai 281 casi pendenti al 1° gennaio 1902 formano un totale di 3124, di cui 2770 sono stati liquidati nel 1902 e 354 riportati all'esercizio 1903.

B. — Orario e circolazione dei treni.

a) *Servizio d'estate.*

Secondo un'ordinanza del Dipartimento delle Ferrovie, l'orario di estate è entrato in vigore, non il 1° giugno, come di consueto, ma a titolo di esperimento il 1° maggio.

Ecco i più importanti cambiamenti subiti da questo orario in confrotto a quello del 1901:

I treni diretti 45 (partenza da Luserna 10.50 mattino, arrivo a Chiasso 5.55 sera) e 56 (partenza da Chiasso 10.30 mattino, arrivo a Luserna 4.58 pomeriggio) non comportavano precedentemente che delle vetture di prima e seconda classe; noi abbiamo aggiunto a questo treno delle vetture di terza classe per soddisfare i voti espressi da diverse parti.

A domanda dei Governi di Lucerna e di Schwyz, il Dipartimento delle Ferrovie ci aveva obbligati ad intercalare nell'orario un treno mattutino Lucerna-Goeschenen, che si fermava a tutte le stazioni intermediarie; questo treno non rispondendo, secondo noi, ad alcun bisogno reale, noi siamo ricorsi contro questa decisione al Consiglio federale che ci ha autorizzati a limitare la circolazione di questo treno nella stagione propriamente detta dei viaggi, cioè dal 1° luglio al 14 settembre inclusivamente.

Questo treno n. 7 lasciava Lucerna a 5.20 mattino per giungere a Goeschenen a 8.30 mattino in corrispondenza al treno merci n. 509 trasportante viaggiatori.

Dietro proposta del Governo di Schwyz, il Dipartimento delle Ferrovie ci ha imposto la creazione di un treno locale da Goldau a Brunnen. Questo nuovo treno 305 o partiva da Goldau a 4.30 e giungeva a Brunnen alle 4.55 pomeridiane.

b) *Servizio d'inverno.*

Per il servizio d'inverno, entrato regolarmente in vigore il 1° ottobre, si conservò l'orario estivo con qualche modificazione di cui ecco le principali:

Abbiamo soppresso l'omnibus Lucerna-Goeschenen creato per il periodo dal 1° luglio al 14 settembre inclusivamente; come noi lo abbiamo previsto, questo treno ha dato risultati poco soddisfacenti dal punto di vista della cifra dei viaggiatori trasportati.

Considerando l'insignificanza del movimento durante i mesi d'inverno, i treni locali 302 Erstfeld-Goldau e 305 Goldau-Erstfeld sono stati sostituiti, come precedentemente, dai treni merci 504 Erstfeld-Goldau e 525 Goldau-Erstfeld trasportanti viaggiatori. Sono stati soppressi inoltre gli omnibus 201 Zoug-Goldau e 202 Goldau-Zoug, la cui utilizzazione da parte del pubblico aveva lasciato desiderare, anche nei mesi di estate. Per contro, il Dipartimento delle Ferrovie ci costrinse a sostituire l'omnibus 201 Zoug-Goldau con un treno merci 511 Zoug-Goldau trasportante viaggiatori e mantenere in questo modo la corrispondenza fra i treni C. F. F. 152 Zurigo-Affoltero-Zoug e 172 Zurigo-Thalwil-Zoug da una parte e il nostro treno 301 Goldau-Erstfeld dall'altra; il nuovo treno 551 partiva da Zoug alle 8.30 del mattino per giungere a Goldau alle 9.09.

Per ciò che concerne l'orario, ci rimane ancora da segnalare il fatto che, vista l'affluenza straordinaria nei diretti di notte degli operai italiani e ticinesi espatrianti in primavera e rimpatrianti in autunno, obbiamo dovuto fare molti treni speciali.

In seguito al grande movimento dei forestieri che si verificò in aprile ed in maggio dal sud al nord per il Gottardo, bisognò raddoppiare fra Milano e Luserna il rapido 58 ed il diretto 52.

C. — Prodotti e Statistica del Traffico.

	1902 (276 chilometri) Lire	Per cento		1901 (276 chilometri) Lire	Per cento		Confronto col 1901 in più Lire	in meno
A) *Prodotti sui trasporti per ferrovia:*								
I. Viaggiatori	8,118,180.41	39.82	38.03	8,006,230.52	40.49	38.63	111,949.89	—
II. Bagagli, animali e merci (spese accessorie comprese):								
a) bagagli	776,042.48	3.81	3.64	761,532.55	3.85	3.67	14,509.93	—
b) animali	583,305.24	2.86	2,73	484,162.13	2.45	2.34	99,143.11	—
c) merci d'ogni genere	10,909,284.73	53.51	51.11	10,519,980.88	53.21	50.75	389,303.85	—
Totale	20,386,812.86	100.00		19,771,906.08	100.00		614,906.78	—
B) *Prodotti diversi*	957,412.98		4.49	956,023.96		4.61	1,389.02	—
Totale dei prodotti	21,344,225.84		100.00	20,727,930.04		100.00	616,259.80	—

Lo *sviluppo* delle linee esercitate, 276 km., non è variato nel 1902.

Il risultato dell'esercizio scorso è soddisfacente.

(*Continua*).

Il costo della Ferrovia dell'Albula

Il sig. Rechenchuss, professore al Politecnico di Vienna, ha pubblicato nella *Zeitschrift des oesterr. Ing. und Arch.-Vereines* il seguente articolo, che merita d'essere riprodotto per le interessanti notizie che dà su questa opera ardita.

La ferrovia dell'Albula, che va da Thusis a S.t-Mauritz, è dal 1° giugno u. s. in esercizio fino a Celerina, cioè fino appena a 3 km. da S.t Mauritz, sua stazione finale. Treni diretti già circolano da Celerina a Thusis e a Coira in coincidenza con quelli per Basilea e Parigi. Rammentiamo che questa linea, dello scartamento di un metro, è lunga km. 62.800, con salite che giungono fino al 35 0|0 e curve che in un solo punto, presso lo stupendo viadotto del Landwasser, raggiungono il limite minimo di m. 100. Il punto culminante, nel traforo dell'Albula, è all'altezza di m. 1823. Il costo di tutta la linea è stato all'incirca di 25 milioni, sorpassando il preventivo di circa il 12 0|0.

La lunghezza degli altri trafori e le opere di consolidamento sono aumentate in corso di esecuzione, causando nuovi aumenti di spese. Il traforo dell'Albula (m. 5866), che doveva costare L. 5,700,000, cioè L. 972 al metro lineare, fu dato in appalto per L. 5,200,000, ma ne è costato in realtà 7,070,000, cioè L. 1205 al metro lineare, non compresa la perdita che gli appaltatori assicurano aver subito, che salirebbe a 885,000 lire.

I terreni attraversati, procedendo da sud a nord, furono:

m. 1097 di calcare e schisto del trias;

m. 111 di dolomite spugnosa, che al contatto dell'acqua diveniva fortemente spingente;

m. 52 di schisto di Casauna;

m. 4346 di granito dell'Albula (attraversato per m. 65 da schisto) talvolta granulare, tal'altra di struttura simile al gneiss;

m. 90 d'argilla compatta appartenente alle morene dell'antico ghiacciaio di Bevers;

m. 170 di granito.

Entrambi gli attacchi, ma specialmente quello nord, presentarono enormi difficoltà. Tuttavia con una sezione di scavo di 6 m² nel cunicolo d'avanzata si raggiunse nel mese di aprile del 1902 l'avanzamento di m. 218.5, cioè quello medio di m. 7.28 al giorno. Per dare un'idea di questa prestazione, riportiamo qui sotto un quadro con i dati riferentisi ai più importanti trafori costruiti:

TRAFORO	Data	Lunghezza metri	Sezione m²	Roccia attraversata al momento dell'avanzata massima	Perforatrice	Avanzamento mensile massimo metri
Cenisio	1857-70	12,849	7.5	schisto calcare	Sommeiller	89.70
Kaiser Wilhelm, presso Cochen	1874-77	4,105	9.5	schisto	Ferroux	105.00
Gottardo	1872-80	14,984	6.5	gneiss	Mac-Kean	171.70
Arlberg	1880-83	10,250	6.9	schisto caucusico e grafite	Brandt	195.30
Albula	1898-902	5,866	6.0	granito	Brandt	218.50

Al traforo del Sempione, secondo le informazioni del giugno 1902, si sarebbe raggiunto dal lato sud colla stessa Brandt, leggermente perfezionata rispetto a quella usata all'Arlberg e all'Albula, la massima avanzata mensile di m. 238; la roccia era calcare e la sezione di 6 m².

Le difficoltà sopraggiunte nel giugno 1900 nella perforazione dell'Albula furono tali, che il lavoro delle perforatrici dovette essere sospeso fino al settembre del 1901. Tutto il lavoro di scavo del traforo fu quindi col 1° aprile 1901 assunto in economia dall'amministrazione delle ferrovie svizzere.

Al fine di stabilire delle cifre che possano servire di base per la valutazione preventiva del costo d'un traforo in progetto, il Rechenchuss ha riunito le indicazioni date da altri competenti autori ed i risultati constatati nella perforazione dei grandi trafori più recenti.

Lo Rziha indica, per un traforo per ferrovia a doppio binario di 8 m. di larghezza e 6 km. di lunghezza, costruito nelle Alpi col sussidio di perforatrici, la spesa di L. 2500 al metro; per lo stesso traforo, ma per via a semplice binario, quella di L. 1600 a L. 1700.

Il Ladame, per un traforo della larghezza di 8 m., dà le seguenti spese:

Terreni attraversati	Spesa in lire per metro lineare		
	media	minima	massima
Granito, gneiss . .	1642	1008	3122
Schisti	1237	207	1659
Terreni triassici . .	1490	1440	4531
» giurassici .	1278	578	2578
» cretacei . .	978	449	1518
» terziari . .	1738	895	3089

che si riferiscono però a trafori di breve lunghezza: con l'aumentare della lunghezza aumenta sensibilmente anche il costo: così il traforo del Cenisio di m. 12,849 ha costato L. 5830 a metro lineare; quello del Gottardo (m. 14,984) L. 3990, e quello dell'Arlberg (m. 10,250) L. 3920.

Ammesso che la spesa cresca di L. 100 a metro lineare per ogni chilometro d'avanzata, a partire da ciascuno dei due imbocchi, e detta p la spesa unitaria per il primo chilometro, la spesa totale P_1 per un traforo lungo L chilometri sarebbe:

$$P_1 = 2 \times 1000 \left[p + (p+100) + (p+200) + \dots \left(p + \left(\frac{L}{2} - 1\right) 100\right) \right]$$

cioè:

$$P_1 = 1000\,L \left\{ p + \frac{\frac{L}{2} - 1}{2}\,100 \right\}$$

e a metro corrente

$$p_1 = p + 25\,(L - 2) \text{ lire.}$$

L'aumento di L. 100 a metro, che serve di base a questo calcolo, corrisponde alle medie dei risultati osservati nel traforo dell'Arlberg e rappresenta le spese supplementari di trasporto e di ventilazione. Bisogna aggiungervi, secondo il Ladame, per l'installazione delle perforatrici un'altra spesa P_2 data dalla seguente formula, che riassume i risultati ottenuti al Cenisio, al Gottardo e all'Arlberg:

$$P_2 = (2500000 + 100000\,L)\,(1 + 0.02\,L) \text{ lire},$$

ossia, per metro lineare

$$p_2 = \frac{(2500 + 100\,L)\,(1 + 0.02\,L)}{L}.$$

Il fattore 0.02 L rappresenta quivi l'interesse al 4 0|0 del capitale d'impianto, ammettendo che i lavori durino $\frac{L}{2}$ anni, cioè che si avanzi di un chilometro all'anno.

Riassumendo, la spesa totale a metro lineare sarebbe:

$$p' = \left[p + 25\,(L - 2 + \frac{(2500 + 100\,L)\,(1 + 0.02\,L)}{L} \right] \text{lire.}$$

L'applicazione di questa formula al traforo dell'Albula (in cui tre quarti sono scavati nel granito) darebbe, prendendo per p il valore di L. 1640 ed L = 6 km.

$$p = 2320 \text{ lire.}$$

Ma il traforo eseguito essendo per via a semplice binario, le spese sono del 30 al 35 0|0 minori e quindi all'incirca si otterrebbero L. 1550.

Si è visto poc'anzi che le cifre stabilite in appalto ed anche le spese effettivamente sostenute sono tuttavia ancora sensibilmente inferiori a quelle ora trovate, ma ciò dipende dall'adozione dello scartamento di un metro in luogo del normale.

Conviene tuttavia notare che l'economia realizzata con l'adozione dello scartamento ridotto è relativamente piccola (dal 15 al 20 0|0) e si attenua a misura che la lunghezza del traforo aumenta, poichè gl'impianti meccanici e le spese generali rimangono presso a poco invariati e i lavori d'abbattimento e di trasporto sono piuttosto ostacolati dalla sezione ridotta della galleria.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il servizio ferroviario a Milano.

Avant'ieri, giovedì, nel palazzo municipale di Milano si riunì la Commissione per lo studio del problema ferroviario di Milano. Mancava il sindaco, ma erano presenti per la Giunta gli assessori ing. Besana e Pugno, per la Camera di Commercio i comm. Salmoiraghi e Gondrand; per la provincia l'ing. Castiglione, nonchè i rappresentanti della Mediterranea, dell'Adriatica e dell'Ispettorato ferroviario.

La seduta della Commissione non fu affatto deliberativa, ma soltanto una seduta di studio ed esame di progetti ed idee. Dalla discussione però è risultato che i lavori proposti già, come è noto, dalla Mediterranea per quasi 5 milioni, non compromettono quella risoluzione qualsiasi definitiva che venisse scelta, e che perciò potranno essere approvati come lavori di carattere urgente.

><

Il disastro di Beano.

Alla prima impressione di doloroso stupore cagionata dal grave disastro di Beano, come sempre, seguirono le recriminazioni.

Certi giornali politici, poco competenti quando si tratta di servizio ferroviario, ma solleciti sempre a fare istruttorie ed inchieste sommarie, si affrettarono per proprio conto a ricercare, e quel che è straordinario, a trovare subito le vere cause di un disastro, per il quale sono in corso due inchieste: una per conto del Governo ed un'altra per conto della Società.

La causa principale del disastro trovata da qualche foglio avverso alle Società ferroviarie ed a cui fecero subito eco altri periodici, non è nuova, ma in compenso è anche falsa. Si tratta del *cumulo* di lavoro inflitto al personale ed alla scarsità del medesimo. Il troppo lavoro inflitto al personale per ragioni di economia sarebbe tale che esso fatalmente dovrebbe essere condotto a commettere quelle terribili sviste che hanno così terribili conseguenze.

Il sistema può essere buonissimo per suscitare nel pubblico un vivo interesse alla causa dei ferrovieri così intimamente legata a quella della sua incolumità, ma bisognerebbe che fosse reale il *surménage* e reale la scarsità.

Ora le statistiche, che son cifre e non impressioni volubili di un cronista qualsiasi, dicono chiaramente che il personale viaggiante e di linea è maggiore sulle nostre ferrovie di quello delle grandi reti estere.

Siamo d'accordo con quelli che lamentarono ancora una volta, nella recente e luttuosa circostanza, lo stato deplorevole di gran parte delle nostre linee, tantochè qualcuno ha osato stampare che i disastri sono pochi, data la condizione delle ferrovie... Ma di ciò che colpa si può fare alle Società esercenti?

Se linee importantissime e di intenso traffico sono ancora ad un solo binario costringendo l'esercente ad un esercizio tormentoso e, diciamolo, pericoloso, è colpa delle Società?.....

E così pure se mancano gli apparecchi di blocco, se non tutto il materiale rotabile è provvisto del freno continuo automatico è colpa del Governo al quale spettano i lavori di impianto.

Naturalmente, dopo un disastro dolorosissimo, è facile ai giornali radicali, che invocano un esercizio di Stato per fini politici tanto evidenti facendo la voce grossa, suscitare il pubblico che generalmente è ignaro di queste cose; ma la verità è che prima di parlare di responsabilità bisogna accertare da qual parte essa sia. E se un agente dimentica completamente il suo dovere ovvero sbaglia per quella fatalità nell'uomo che non si eviterà mai, e non può più rimediarvi perchè non ha a sua disposizione tutti i mezzi che vengono in aiuto in altri paesi in simili circostanze, le Società, il capitalismo, l'esercizio privato, il *surménage* e l'ingordigia ed altre fanfaluche tirate in ballo non reggono più e bisognerà fare come noi: attendere la fine dell'inchiesta prima di avventare giudizi.

><

Il servizio ferroviario per le grandi manovre.

Il movimento di concentramento di quest'anno era già di per sè stesso più importante di quello fatto nelle grandi manovre precedenti. Si trattava di trasportare a notevole distanza circa 50,000 uomini, più di 6000 cavalli e quasi un migliaio di carri. E ciò in condizioni tutt'altro che facili, perchè, in primo luogo, non si aveva a disposizione che una sola grande linea a doppio binario (Verona-Padova), mentre le altre, a semplice binario, debbono considerarsi quasi come linee secondarie, a cagione delle speciali loro condizioni tecniche; ed in secondo luogo, perchè, pure avendo a disposizione tutto il materiale ferroviario occorrente, si dovettero fare molti treni di materiale vuoto e farli retrocedere per non ingombrare maggiormente le già anguste stazioni della zona in cui le truppe erano scaricate.

Mercè lo studio preparatorio accuratissimo fatto al Comando del Corpo di Stato Maggiore, mercè il grande, infaticabile interessamento spiegato dai funzionari e dagli agenti delle Società ferroviarie, fu possibile di compiere con scrupolosa esattezza ed in soli *tre giorni* tanto il concentramento del partito nord (rosso) a Belluno, quanto quello del partito sud (azzurro) a Padova e quello della Direzione a Treviso.

L'esperimento era riuscito in modo completo: non si avevano a lamentare inconvenienti, non si erano avuti ritardi apprezzabili (il massimo ritardo fu di 30 minuti) su linee ferroviarie, sulle quali il movimento era divenuto intensissimo, e forse anche più intenso di quello che avverrebbe in caso di mobilitazione.

Tutto era dunque compiuto; quand'ecco che su una linea affatto lontana dalla rete su cui si era eseguito il trasporto di concentramento, su una linea il cui movimento non era più fitto di quanto sia nelle circostanze ordinarie (il treno su cui è avvenuta la disgrazia era un facoltativo dell'orario ordinario di servizio), su una linea in cui uno scontro ferroviario era lontano da qualsiasi possibile previsione, accade ciò che è avvenuto a Pasian Schiavonesco, per un cumulo di circostanze dipendenti esclusivamente dal personale di stazione e dal personale di macchina.

È un fatto dolorosissimo senz'alcun dubbio, ma che non ha alcuna relazione di casualità con il movimento ferroviario di concentramento per le grandi manovre; movimento il quale, ripetiamolo, è avvenuto con precisione tanto commendevole, da poter essere ritenuto come un vero esperimento di radunata parziale perfettamente riuscito e tale da soddisfare anche le più estreme esigenze.

><

Per le strade d'accesso alle stazioni.

Presso il Ministero dei Lavori Pubblici, si è riunita la Commissione incaricata di preparare il regolamento per l'attuazione della legge sulla costruzione delle strade di accesso alle stazioni, che abbiamo pubblicata nel numero 31.

La Commissione, presieduta dal senatore Mezzanotte e composta dall'on. Tedesco, Direttore generale delle opere idrauliche; comm. Braggio, Direttore generale dei ponti e strade; comm. Carta Mameli, consigliere di Stato; comm. Miceli, membro del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, ha compiuto nella settimana i suoi lavori.

><

La convenzione dei trasporti internazionali per ferrovia.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, interpellato dall'Ufficio centrale di Berna sulla opportunità di convocare una nuova Conferenza di revisione della Convenzione internazionale sui trasporti merci per ferrovia, inviò analoga circolare alle Camere di commercio invitandole a studiare l'importante argomento, e a far conoscere i voti del commercio rispetto alle eventuali riforme della convenzione in parola.

Ora informano che alcune Camere, e principalmente quella di Milano, hanno espresso avviso favorevole alla riunione della Conferenza, proponendo alcune modificazioni della Convenzione, le quali saranno perciò comunicate all'Ufficio centrale.

><

Ferrovia Milano-Crema.

Il signor comm. Sforza nobile dott. Terni è stato autorizzato a far eseguire in campagna gli studi della nuova ferrovia direttissima fra Milano e Crema.

><

Le recenti tariffe eccezionali.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, avendo bisogno di conoscere al principio di novembre i primi risultati delle tariffe eccezionali di recente istituzione, onde avere così notizia degli effetti che esse stanno per apportare nel traffico delle merci che vi sono ammesse, ha rivolto preghiera alle Amministrazioni ferroviarie interessate di voler fare in modo che per l'epoca anzidetta essa possa avere i dati complessivi, distinti per caduna tariffa eccezionale e caduna serie, delle quantità, in tonnellate, delle merci trasportate a tutto il 20 ottobre p. v., dell'ammontare complessivo delle tasse di porto pagate dal pubblico, e di quelle, pure complessive, delle quote di reintegro dovute dallo Stato.

Le Società ferroviarie anzidette sono state interessate a disporre affinchè nel compilare il prospetto di siffatti dati siano specificati in un primo gruppo quelli delle tariffe per l'importazione dei prodotti del Mezzogiorno o d'interesse locale di quella regione (tariffe 901, 902, 905, 1051, 1052, 1053, serie A, B, C, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059, 1060, 1061); in un secondo gruppo, di quelli delle tariffe più specialmente per l'importazione nella regione meridionale del bestiame e delle sostanze utili all'agricoltura (tariffe 904, 1063 e 1064); in un terzo, di quelli delle tariffe per la Media ed Alta Italia (tariffe 1053, serie D, e 1069), compresi i dati dei trasporti eseguiti da stazioni colà situate, sotto il regime della nuova tariffa 1055, andata in vigore col 1° settembre.

La Direzione generale delle Ferrovie Sicule è stata invitata ad includere in apposito gruppo i dati relativi alle tariffe istituite per quella Rete in servizio interno e cumulativo colla Sicula-Occidentale. E finalmente, e per tutte le Amministrazioni interessate, in un ultimo gruppo i dati di tutti i trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna, distinti in due sotto-gruppi, cioè: merci in esportazione dalla Sardegna e merci in importazione nella Sardegna.

Siccome poi i dati sovra menzionati non potrebbero avere il completo loro valore statistico se non fossero messi a raffronto con quelli, almeno approssimativi, dei trasporti similari eseguiti nello stesso periodo 1° agosto-20 ottobre dell'anno precedente, così il Ministro dei Lavori Pubblici ha pregato le Amministrazioni ferroviarie interessate, cioè la Mediterranea, l'Adriatica, la Sicula, la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, la Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna e la Società per la Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, a voler raccogliere nel miglior modo possibile i dati corrispondenti del tonnellaggio del 1902 e comprenderli essi pure nel prospetto domandato, onde sia possibile formarsi un concetto, anche in via di confronto, dei pratici risultati dei provvedimenti adottati dal Governo.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Nei giorni 25 e 26 dello scorso mese di agosto si tennero riunioni presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, per trattare del servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di Navigazione. Intervennero i signori: — *Per l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:* Comm. Giovanni Sanguini, R. Ispettore Capo-Divisione, presidente. — *Per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi:* comm. Paolo Leonardi, Ispettore superiore. — *Per la Società esercente la Rete Mediterranea:* Marcello Schönbeck, Ispettore principale-Capo. — *Per la Società esercente la Rete Adriatica:* ing. Ernesto Forcignano, Ispettore della Direzione Generale, e Cesare Chierighini, Ispettore della Direzione del Movimento e Traffico. — *Per la Società Veneziana di Navigazione a vapore:* Gualtiero Tries, amministratore delegato.

Scopo della riunione è stato quello di mettere le basi del nuovo servizio e di stabilire la procedura del lavoro da farsi d'urgenza, perchè possa essere attuato nell'epoca di apertura del servizio stesso.

Iniziatasi la discussione, si è andati d'accordo sull'opportunità che la tariffa da adtotarsi abbia una forma semplice e di poca mole, nella quale però siano contemplate tutte quelle merci che si ritiene possano costituire il

traffico fra il nostro Paese e l'Egitto e le Indie, sia in esportazione che in importazione o transito. La tariffa dovrebbe essere costituita da una o più tabelle di prezzi fatti comprendenti tanto il prezzo ferroviario che il nolo marittimo e le spese locali nei porti di trasbordo.

Venne determinato poi che la Società di Navigazione Veneziana farà, per ora, un servizio mensile fra i porti di Venezia, Ancona, Bari, Brindisi e Catania, ed i seguenti porti: Porto Said, Aden, Colombo, Madras e Calcutta; procurando essa Società di istituire il maggior numero possibile di servizi di corrispondenza oltre i porti sopra indicati.

I trasporti dovranno essere retti possibilmente da eguali disposizioni di tariffa, tanto per il percorso ferroviario che per quello marittimo, anche per quanto concerne la responsabilità. Le disposizioni regolamentari saranno determinate sulla traccia di quelle studiate nel progetto pei nuovi servizi cumulativi ferroviari marittimi.

I servizi locali nei porti di trasbordo, per trasportare le merci dallo scalo ferroviario al bordo del piroscafo e viceversa, saranno disimpegnati dalla Navigazione Veneziana, comprese le operazioni da compiersi nei riguardi della Dogana. Venne concordato che nel servizio in istudio si comprenderà una tariffa per colli di peso fino ad un quintale, con un prezzo complessivo unico, qualunque sia la provenienza e la destinazione, comprese nel nolo della Navigazione non solo le spese locali nei porti di trasbordo, ma anche le tasse e spese di polizza.

Allo scopo di promuovere nel miglior modo possibile il traffico, si è convenuto che tanto le Società ferroviarie ed il Governo, quanto la Navigazione Veneziana, stabiliranno i loro prezzi, sia per l'esportazione che per l'importazione e transiti, con un ribasso da parte delle ferrovie sui prezzi ordinari delle loro tariffe speciali, e da parte della Navigazione sui prezzi normali che essa intende stabilire, e che sono il risultato dei noli medi fatti oggi dalle altre Compagnie di navigazione. Le riduzioni si applicheranno in misura uniforme, con la seguente scala, in ragione del percorso ferroviario: riduzione del 10 0[0 da 1 a 100 km.; del 15 0[0 da 101 a 200 km.; del 20 0[0 da 201 a 300 km.; del 25 0[0 oltre i 300 chilometri.

È stato poi affidato l'incarico ai rappresentanti delle due Amministrazioni più interessate (l'Adriatica e la Navigazione Veneziana) di redigere lo schema della convenzione, del regolamento e delle tariffe di tale servizio, comprese le tabelle di ripartizione dei prezzi, seguendo i criteri che nella riunione predetta furono determinati come guida del lavoro.

È fuori dubbio che, data l'urgenza colla quale il lavoro stesso dovrà essere compiuto, questo non potrà riuscire perfetto; ma venendo attuato il servizio in via di esperimento per un anno, si potrà, durante la prova, studiarlo nell'applicazione pratica e correggerne poi i difetti che fosse per presentare. Del resto, l'importante si è che il servizio si attui, perchè si possa vedere fino a dove una buona iniziativa, tanto da parte delle ferrovie che della navigazione, possa giungere, nei riguardi specialmente della nostra esportazione oltremare, tenuto conto che il periodo cui andiamo avvicinandoci si presenta pur troppo irto di difficoltà per collocare in Europa i nostri prodotti, specialmente quelli delle industrie sorte in questi ultimi anni.

È quindi lodevole assai il tentativo di ricercare i mercati più lontani, imperocchè è indiscutibile che a questo dovranno convergere gli sforzi, oltrecchè degli industriali produttori, anche ed in buona parte dei vettori.

Il nuovo servizio pertanto dovrebbe servire ad esempio per istituirne poi altri più estesi e più importanti.

— A proposito del servizio del quale ci siamo occupati, ci risulta che il giorno 5 del prossimo ottobre sarà tenuta, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una nuova riunione per procedere all'esame dello schema di convenzione, del regolamento e delle tariffe cui abbiamo più sopra accennato.

\>\<

Inaugurazione della funicolare di Regoledo.

Domani verrà inaugurata la nuova funicolare di Regoledo (tra Varenna e Bellano) con regolare servizio di fermata alla stazione della funicolare dei treni elettrici della Valtellina (Lecco-Colico).

La nuova funicolare di Regoledo venne costruita dalle grandi officine svizzere E. de Roll e Fritz Marti, e, dagli esperimenti eseguiti in questi giorni per il collaudo in presenza delle competenti Autorità, si è constatato che essa rappresenta quanto di più perfetto siasi ottenuto nel funzionamento e per la sicurezza assoluta delle persone mercè i nuovi potentissimi freni Bucker-Durer.

\>\<

Per il trasporto del bestiame dalla Sardegna.

Ci informano da Cagliari che quel Comizio agrario, preoccupato delle conseguenze dannose che l'aumento dei dazi doganali sul bestiame, testè votato dal Parlamento francese, non potrà a meno di apportare all'esportazione della Sardegna, ha fatto voti al Governo affinchè si adoperi a rendere meno sensibili per gli allevatori sardi, gli effetti del nuovo regime doganale francese, concedendo eque riduzioni di noli e di tariffe per il trasporto del bestiame, in modo che sia agevolato il collocamento sul continente italiano, di ciò che non si potrà collocare in Francia e non sia resa possibile sui mercati stessi la concorrenza della Nazione finitima.

A questo proposito ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, al quale furono più particolarmente raccomandati i voti del Comizio agrario di Cagliari, ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici per quanto riguarda le tariffe ferroviarie e quello delle Poste e dei Telegrafi per i noli marittimi.

\>\<

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando in materia di *strade vicinali* (Esistenza del Consorzio degli utenti — Se possa contestarsi per la prima volta davanti la quarta Sezione — Strade vicinali importanti — Quando il Comune sia tenuto al concorso — Se tale concorso sia facoltativo) ha deciso quanto segue:

« La questione della legale esistenza di un Consorzio (nella specie, fra gli utenti di una strada vicinale) non proposta in sede di reclamo innanzi alla Giunta Provinciale amministrativa, non può per la prima volta essere sollevata nel ricorso innanzi alla quarta Sezione.

« È legittimo il convincimento pel quale la Giunta Provinciale amministrativa abbia ritenuto dover concorrere il Comune nelle spese di manutenzione di una strada vicinale, in relazione all'art. 51 della legge sulle opere pubbliche, se l'importanza della strada stessa fu ritenuta non solo perchè fino a pochi anni dietro essa era classificata fra le comunali, ma anche perchè è più breve della provinciale di 8 chilometri e quindi eviden-

temente preferibile dalla popolazione; e perchè attraversa considerevoli località agricole, è intersecata da numerose vie carrarecce ed assicura notevoli comunicazioni.

« Le parole *potrà concorrere* adoperate dall'art. 51 della legge sui lavori pubblici, non implicano già nel Municipio una facoltà affatto arbitraria, ma ammettono la possibilità di un obbligo, la cui eventualità non è già nell'arbitrio del Municipio, ma nel fatto che gli interessati chiedano il concorso, e che la Giunta Provinciale amministrativa lo dichiari dovuto ».

— La stessa quarta Sezione del Consiglio di Stato, in materia di *strade comunali* (Sistemazione e riattamento — Concetto — Facoltà del Comune — Attribuzioni della Giunta Provinciale amministrativa) ha emesso la seguente decisione:

« La sistemazione e il riattamento di una strada comunale costituiscono un concetto intermedio tra quello di costruzione e quello di riparazione, e rappresentano i detti vocaboli quel complesso di lavori che sono necessari per rendere atta all'uso cui deve servire una strada che si crede necessaria e che atta non sia.

« È incensurabile dalla quarta Sezione il divisamento del Comune di riattare una strada esistente, anzichè costruirne una nuova con tracciato diverso, allo scopo di non turbare interessi legittimamente stabiliti.

« Le deliberazioni dei Consigli comunali, relative alla sistemazione di strade comunali, sono soggette all'approvazione della Giunta Provinciale amministrativa previo l'avviso del Genio Civile ».

— Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che è legittima la costituzione di un Consorzio per la manutenzione di un tronco di strada scorrente nel territorio di un Comune, quando risulti provato che altri Comuni hanno speciale interesse alla conservazione di quel tronco di strada, determinandosi la quota di concorso sulla misura del reciproco interesse. Non è valido motivo per oppugnare la decisione della Giunta provinciale amministrativa, con cui fu costituito il Consorzio, l'asserire che il Consorzio stesso avrebbe dovuto costituirsi per la manutenzione di tutta la strada, anzicchè per quella di un solo tronco.

— Il Consiglio di Stato (Sezione 2ª), rispondendo ad un quesito del Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei ponti e strade) riguardante la circolazione degli automobili (contravvenzioni), ha espresso il seguente avviso: « Alle contravvenzioni al regolamento sulla circolazione degli automobili si applica, per quanto è applicabile, il procedimento stabilito per le contravvenzioni di polizia stradale. Però, secondo lo spirito di detto regolamento, spetta esclusivamente al Prefetto la facoltà di accettare oblazione dai contravventori a termini ed agli effetti dell'art. 101 del Codice penale ».

><

Derivazione di acque pubbliche.

Il signor Arturo Malignani, di Udine, ha presentato all'esame del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare acqua dal torrente Torre, costruendo un canale lungo la destra del torrente stesso, e restituendo l'acqua a monte dell'abitato di Pradielis.

Detta derivazione egli chiede allo scopo di ricavare la forza motrice necessaria per lo sviluppo di energia elettrica da trasportarsi nella città di Udine per illuminazione e per animare opifici in sostituzione del carbone.

L'officina generatrice, della forza di 1600 HP, che verrà prodotta dalla derivazione, sorgerà a monte di Pradielis. Il percorso del canale avrebbe la lunghezza di metri 3400, ed il salto utilizzabile sarebbe di metri 130.66; la portata del torrente può ritenersi di litri 800 al 1".

La spesa per l'esecuzione dell'opera viene preventivata in L. 210,000.

— La Società Italiana di condotte d'acqua di Milano, ha presentato anch'essa il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare acqua (da m. c. 35 a 55 in tempo di magra e 71.82 in tempo di piena) dal Ticino, in Comune di Besate, a scopo di produzione di energia elettrica da distribuirsi a Milano ed a Pavia.

Il canale derivatore attraverserebbe i Comuni di Besate e Motta Visconti, in Provincia di Milano, ed i Comuni di Bereguardo, Torre d'Isola, Torre del Mangano e di Pavia, in Provincia di Pavia.

La Società poi chiede di eseguire gradualmente l'impianto per lo sviluppo della forza motrice, incominciando con due turbine ed aumentando una turbina per ogni anno, della forza di 1436 HP ciascuna.

Il canale derivatore si svolgerebbe lungo la sinistra del Ticino per una estesa complessiva, di m. 17,820, ritraendone un salto utile di metri 14.50; dopo di che l'acqua verrebbe restituita al Ticino nelle vicinanze di Pavia. In tal modo la forza ricavabile risulterebbe di 6380 HP nelle magre straordinarie, ed in tempi normali HP 10,246.

— Anche il signor Domenico Bastianoni, di Sangiustino, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare acqua dal torrente Lama, allo scopo di utilizzarla per forza motrice, da convertirsi poi in energia elettrica destinata all'illuminazione di Città di Castello, di Sangiustino e delle frazioni limitrofe.

La derivazione avrebbe luogo sulla sinistra del Lama, e l'acqua, dopo un percorso di 1456 metri pel canale derivatore, verrà immessa in una grande vasca di raccolta capace di circa 10,000 mc., da cui, mediante condotta forzata della lunghezza di 130 metri e con un salto di metri 44.30, verrebbe restituita nel canale dei molini di Lama, in territorio del Comune di Città di Castello.

La quantità d'acqua a derivarsi sarebbe di litri 350 al 1" nei periodi di abbondanza, e si ridurrebbe a litri 250 al 1" nelle mezze stagioni. La forza effettiva che si otterrebbe viene calcolata in 100 HP sull'asse delle turbine motrici.

La spesa viene preventivata in L. 34,400.

— L'ing. Giuseppe Origoni di Milano, ha pur esso presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare dal fiume Castellano, in territorio di Castel Trosino, Comune di Ascoli Piceno, litri 400 d'acqua al 1" per usufruirne come forza motrice a scopo industriale, ricavando, con un salto di m. 109, 580 HP.

Il punto di presa dell'acqua sarebbe a monte della confluenza del Rio delle Stalle sotto Castel Trosino, e il punto di restituzione a circa 100 metri a monte della Cartiera Galanti.

La spesa si è preventivata in L. 219,640.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

Il Tribunale di Firenze, giudicando su di una vertenza riguardante la materia delle *strade* (manutenzione, atto d'impero, danni ai viandanti, irresponsabilità dell'Amministrazione), ha sentenziato quanto segue: « Lo Stato, le

Provincie ed i Comuni, nella costruzione e nella manutenzione delle strade pubbliche, agiscono *jure imperii*, e quindi non sono responsabili dei danni subiti dai viandanti per costruzione difettosa o per mancata manutenzione.

— La Cassazione di Roma ha emesso recente sentenza in materia di *acque pubbliche* (Opere relative — Danni a privati — Precedente dichiarazione dell'Autorità amministrativa — Azione giudiziaria) dalla quale risulta la seguente massima:

« Quando non si censura il modo come l'Amministrazione comunale ha provveduto alla sistemazione di un corso d'acqua, è competente l'Autorità giudiziaria ordinaria a conoscere del danno permanente che dal compimento delle opere relative si asserisce derivato alle proprietà private ai sensi dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni, senza che occorra nemmeno la previa dichiarazione da parte dell'Autorità amministrativa, che l'opera è dannosa.

« A tale azione non è di ostacolo nemmeno il fatto che l'Autorità amministrativa abbia, prima dell'esecuzione di quelle opere, respinte le istanze con le quali i privati ne avevano chiesto la modificazione in previsione del danno che ne sarebbe derivato ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare di locomotive).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica hanno avuto luogo le seguenti gare per provviste di materiale mobile:

Gara internazionale per la provvista di 10 locomotive-tender. Hanno concorso 22 Ditte e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Hohenzollern, di Dusseldorf, al prezzo di L. 1.375 per chilogramma;

Gara internazionale per la fornitura di 5 locomotive. Delle 28 Ditte invitate alla gara, 5 non hanno presentata offerta ed una è stata dichiarata nulla, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta K. Ungarische Staatseisenbahnen, di Budapest, per L. 1.203 al chilogramma per le macchine e L. 0.88 per i tender.

(Gare per lavori).

La gara per l'appalto dei lavori per l'impianto di pozzi tubolari lungo il tronco Parma-Piadena, che ebbe luogo presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, andò deserta, non avendovi concorso che la sola Ditta Piana, la quale fece un'offerta di ribasso non compresa fra i limiti della scheda sociale.

— Alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento del magazzino merci della stazione di Susegana, delle 11 Ditte invitate, solo 3 hanno presentata offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe De Polo, di Spresiano, che ha fatto il ribasso del 12.51 per cento.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Rifacimento e sistemazione del tetto della casa cantoniera al km. 202.523 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 230.

Variante al progetto per la costruzione della nuova linea collegante la linea di Venezia con la stazione di Milano Porta Romana e allacciamento del nuovo binario a Porta Romana col Bivio, per L. 35,150, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sistemazione dei segnali di protezione della stazione di S. Giuseppe di Cairo verso Ferrania, per L. 1100.

Consolidamento del tratto in frana nella falda sinistra della trincea di Serravalle, al km. 151.620, fra le stazioni di Picerno e di Tito, per L. 11,000.

Risanamento del fabbricato della stazione telegrafica dei Giovi, per L. 350.

Rete Adriatica:

Impianto di una gru da pesi da 6 tonnellate nella stazione di Tavernelle, sulla linea Milano-Venezia, per L. 5800.

Impianto di suonerie elettriche di controllo dei segnali a disco girevole nella stazione di Montegrotto, sulla linea Padova-Pontelagoscura, per L. 1115.

Sistemazione del segnale a disco girevole della stazione di Incisa Val d'Arno verso Rignano, per L. 715.

Consolidamento del ponticello della luce di m. 2.50, al km. 39.866 della linea Pavia-Brescia, per L. 1950.

Costruzione del cavalcavia al km. 47.700 della linea Roma-Orte, per L. 18,800.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella stazione di Monterotondo, per L. 28,950, di cui L. 12,500 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di una suoneria di controllo presso la leva di manovra del disco verso Monselice, in stazione di Montagnana, per L. 400.

Sistemazione delle chiusure di alcuni passi a livello della linea Foggia-Napoli, per L. 6700.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Sistemazione delle condotte di comunicazione e di presa nelle vasche del nuovo rifornitore della stazione di Pistoia, L. 375.

Consolidamento della trincea fra i km. 138.850 e 139.070 della linea Roma-Firenze, L. 13,500.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Romanò sulla linea Milano-Venezia, L. 14,800.

Sistemazione del fabbricato ad uso cessi nella stazione di Foggia, L. 1250.

Sistemazione della condotta d'acqua del rifornitore della stazione di Piediluco sulla linea Terni-Aquila, L. 1300.

Sistemazione degli scoli dei pozzi neri del piazzale esterno della stazione di Terontola, L. 600.

Impianto di una sagoma di carico nella stazione di Ponte San Marco sulla Linea Milano Venezia, L. 380.

Sistemazione del ponte sul torrente Ventenna al km. 127.764 della linea Bologna Otranto, L. 2000.

Impianto dello stecconato a due filagne a monte della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo fra lo sbocco della galleria delle Chigne al km. 5.757 e la casa cantoniera al km. 6.017, L. 330.

Rete Mediterranea:

Applicazione di suonerie elettriche di controllo ai dischi della stazione di Zinasco sulla linea Torreberretti-Pavia, L. 870.

Opere di difesa del rilevato ferroviario contro la Dora fra i caselli 72 bis e 73 della linea Bussoleno-Modane, L. 13,860.

Tramutamento delle bilancie a ponte delle stazioni di Villa San Giovanni e di Pedace, L. 460.

Ampliamento del tombino al km. 42.369 della linea Torino-Cuneo-Saluzzo, L. 1620.

Sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Bogliasco nella linea Genova-Spezia, L. 1280.

Sistemazione delle latrine esterne della stazione di Milano-Centrale, L. 1075.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Fratelli Girard per trasporto di bozzoli morti e bozzoli doppi in grana da Riva di Trento e da Arco per Brescia ed oltre, via Peri, è rinnovata a favore della Società Internazionale Fratelli Gondrand, alle stesse condizioni e per la durata di un anno a partire dal 25 agosto 1903;

2) Proposta della Mediterranea riguardante la proroga pel periodo dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, della concessione accordata alla Ditta Giovanni di Rienzo, per trasporti di pietrisco e calce da Morolo a Roma-Termini, con aumento dei quantitativi minimi di impegno a 10.000 e rispettivamente a 3000 tonnellate all'anno;

3) Proposta dell'Adriatica concernente la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta Fratelli Millin, per trasporti di cereali da Venezia a diverse località;

4) Proposta dell'Adriatica per rinnovazione fino al 14 giugno 1904, ed eventualmente fino al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Società Veneta per trasporti di carboni minerali, con obbligo a quest'ultima di trasportare complessivamente 9000 tonnellate di carbone, di cui 2000 per Treviso a tariffa normale, e 7000 mediante concessione di prezzo speciale, di cui 2500 per Padova, 2000 per Portogruaro, 1500 per Portomaggiore, 6000 per Suzzara e 400 per Ferrara;

5) Proposta della Mediterranea per la quale, a decorrere dal 1° luglio 1903, si rinnova per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pasqui per trasporto di laterizi, in partenza da Cecina, limitandola agli invii diretti a Livorno-Torretta ed a località tra Cecina e Montepescali, Cecina e Pisa, Pisa e Serravezza, Cecina e Volterra, e tra Campiglia Marittima e Piombino, verso impegno di un traffico minimo di 1000 tonnellate;

6) Proposta dell'Adriatica di concedere alla Società delle Ferrovie di Reggio Emilia la diminuzione da lire 0.00515 a L. 0.00309 per tonnellata-chilometro della sovratassa relativa ai trasporti di vino all'estero, ferma restando, come lo è attualmente, per quelli destinati all'interno. La concessione è limitata al periodo decorrente dal 1° agosto 1903 al 30 giugno 1904;

7) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta L. Codecasa di effettuare i suoi trasporti di argilla a vagone completo da Corneto a Roma-Trastevere, coll'abbuono del 5 0[0 sulle tasse a tariffa ordinaria, escluso il diritto fisso, e coll'impegno di un quantitativo minimo da trasportarsi in un anno, decorrente dal 1° luglio 1903, di 1500 tonnellate;

8) Proposta dell'Adriatica, per la quale, a datare dal 1° settembre 1903, si rinnova per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Alberto Vegezzi per trasporti di sale da Mantova a Cremona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Al Consiglio comunale di Ovada si discusse l'ordine del giorno riflettente il controprogetto della ferrovia Alessandria-Ovada.

Il sindaco riferì che in esecuzione del deliberato consigliare 26 aprile si era dato incarico ad una Commissione di studiare una modificazione al progetto della Società Veneta, nel tratto riguardante il territorio di Ovada, tenesse maggior conto degli interessi della viabilità urbana e dell'espansione edilizia dell'abitato intralciata dal progetto della Veneta.

Dopo discussione fu votato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio adotta e converte in sua formale deliberazione le conclusioni e proposte della Commissione ferroviaria locale, che manda rassegnare al superiore Ministero dei Lavori Pubblici presso il quale insiste vivamente in via principale per l'adozione del contro-progetto per ferrovia ordinaria meglio rispondente al carattere ed agli scopi della nuova linea, ed in via subordinata per l'accettazione del contro-progetto per ferrovia economica, quali vennero compilati dalla prefata Commissione a rettificazione del progetto della Veneta, sconsigliabile sotto il duplice aspetto dell'interesse della linea e delle esigenze della viabilità ed edilizia di Ovada ».

Ferrovia Mortara-Vigevano-Milano. — Al Ministero del Tesoro sono in corso gli studi per risolvere le prime difficoltà insorte circa il riscatto della linea Mortara-Vigevano e Vigevano-Milano. Queste difficoltà, che furono sollevate dalle Società ferroviarie, riguardano la liquidazione del corrispettivo del riscatto dovuto dal Governo.

Ferrovia Lecce-Francavilla. — Gli ostacoli alla costruzione di questa linea sono stati eliminati, giacchè il Ministro del Tesoro ha dato il suo consenso alla stipulazione del contratto col sussidio di L. 7000 a chilometro per 70 anni, secondo il parere del Comitato superiore delle strade ferrate e del Consiglio di Stato.

Ferrovia Monza-Calolzio. — Il Governo ha stabilito di ricorrere in appello contro la sentenza del Tribunale di Milano, colla quale non si riconosceva nel Governo il diritto di fare la diffida per il riscatto della linea Monza-Calolzio negli ultimi anni del trentennio.

Ferrovia Brescia-Cremona. — Con R. Decreto del 31 agosto, è autorizzata l'applicazione sulla linea Brescia-Cremona, a titolo di esperimento, dell'esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori ed al trasporto dei bagagli, cani e biciclette.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — È definitivamente fissata per il 20 corr. l'inaugurazione del nuovo tronco ferroviario Ferrara-Copparo.

Ferrovia Napoli-Barravalle di Pompei. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha ammesso il progetto di trasformazione a trazione elettrica della linea Napoli-Barravalle di Pompei della ferrovia Circumvesuviana.

Ferrovie complementari Calabresi. — Per la concessione delle tre linee complementari calabresi, Pietrafitta-Rogliano, Cosenza-Paola, Spezzano-Lagonegro, oltre la domanda dell'ing. Anaclerio, di cui trattammo altra volta, per la Cosenza-Paola, vi è pure domanda della provincia di Cosenza.

L'Ispettorato del Circolo di Reggio Calabria attende ora agli studi sul terreno a proposito delle domande su cennate, dopo di che emetterà parere tanto tecnico che finanziario.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,839,559.30, con un aumento di

L. 58,087.03 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1903 si ragguaglia a L. 86,015,522.74, e presenta un aumento di L. 3,575,492.75 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 353,470, e presentano una diminuzione di L. 3286 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1903 ammontano a L. 1,412,520, con una diminuzione di L. 5644 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Boves-Peveragno-Chiusa Pesio. — Al Municipio di Cuneo si riunirono il 1° corr. i rappresentanti dei Comuni interessati, cioè i sindaci di Cuneo, Boves, Peveragno e Chiusa Pesio colle rispettive Giunte comunali.

Riconosciuta oramai l'impossibilità della tramvia diretta, venne posta in discussione la questione di prolungare la tramvia, fermantesi ora a Boves, a Peveragno e Chiusa Pesio. Dopo una lunga e vivace discussione, a cui presero parte il Ministro Galimberti e l'ing. cav. Garbarino, direttore delle Tramvie Piemontesi, s'approvò un ordine del giorno col quale i rispettivi Consigli comunali, nelle prossime tornate autunnali, saranno invitati ad emettere un voto con cui si domanda alla Compagnia delle Tramvie la prosecuzione della tramvia sino a Peveragno e Chiusa Pesio. Esaurito questo primo incombente, è certo che l'attuazione di tale tramvia non sarà tanto ritardata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia elettrica a Scranton. — Intorno a questa nuova linea, che è stata di recente inaugurata, lo *Stret Railways* dà alcuni ragguagli interessanti. La lunghezza totale della medesima è di 31 km. L'officina generatrice, il deposito e l'officina per le riparazioni sono situate a Scranton. L'officina contiene 5 caldaie da 400 cavalli, a riscaldamento automatico, le quali alimentano due macchine principali a 2000 cavalli verticali, *cross-compound*, a distribuzione Corliss e condensazione, accoppiate a condensatori dimorfici di 1200 kilowatt, capaci di fornire una corrente continua a 650 volt od una corrente trifase a 390 volt. L'accoppiamento delle macchine in parallelo e la distribuzione del carico sono agevolate dalla variazione di velocità mediante un regolatore. Due generatrici di 62 kilowatt servono all'eccitamento.

Quattro trasformatori da 800 kilowatt ciascuno (di cui uno di riserva), sono montati in sottosuolo e disposti in guisa da essere manovrati dal ponte scorrevole della sala delle macchine. Essi elevano la tensione da 390 a 22,000 volt per trasmettere la corrente alla sottostazione di Hancock, alla distanza di 22 km. La linea è montata su isolatori di vetro su fusti di legno; i pali sono di cedro, e sono ad una distanza fra loro di 30 m.

Alla sottostazione l'energia è trasformata in corrente continua a 650 volt da 4 trasformatori di 350 kilowatt e da 2 commutatrici di 400 kilowatt.

La linea è alimentata dalla terza rotaia, interrotta ai passaggi a livello e nelle stazioni.

Il materiale mobile comprende 10 vetture viaggiatori, 3 vetture miste, 4 vetture merci e 2 di servizio.

Il Congresso internazionale dei Tramvai a Vienna nel 1904. — La tredicesima Assemblea generale della « Unione internazionale di Tramvai e delle Ferrovie d'interesse locale », avrà luogo a Vienna nel 1904, nella prima quindicina del mese di settembre: la data precisa verrà fissata ulteriormente. Ecco il sommario dei quesiti che saranno discussi:

1ª Categoria. — **Questioni dette « da discutersi ».**

A) *Questioni d'ordine generale.* — 1ª Fondi di rinnovazione.

B) *Questioni relative ai Tramvai.* — 2ª Contratto dei biglietti di corrispondenza. — 3ª Economia da realizzarsi nel consumo della corrente delle vetture. — 4ª Freni per tramvai elettrici. — 5ª Protezione contro la caduta dei fili telefonici ed altri. — 6ª Impiego delle carrozze di rimorchio negli esercizi urbani elettrici.

C) *Questioni relative alle ferrovie d'interesse locale.* — 7ª Vantaggi ed inconvenienti della trazione elettrica sulle linee di ferrovie d'interesse locale. — 8ª Forma e tensione della corrente per ferrovie d'interesse locale a trazione elettrica. — 9ª Soprastruttura della via per linee di ferrovie d'interesse locale a vapore.

2ª Categoria. — **Questioni legali.**

A) *Questioni d'ordine generale.* — 10ª Legislazione dei tramvai e delle farrovie d'interesse locale nei differenti paesi d'Europa.

B) *Questioni relative ai tramvai.* — 11ª Schema di contabilità e rapporto mensile dell'esercizio. — 12ª Controllo delle installazioni elettriche e manutenzione dei fili di trolley.

C) *Questioni relative alle ferrovie d'interesse locale.* — 13ª Impiego delle vetture automobili e automotrici sulle ferrovie d'interesse locale.

Le risposte ai detti quesiti dovranno pervenire pel 30 ottobre 1903 al più tardi al Segretario generale dell'Unione internazionale a Bruxelles.

Notizie Diverse

Congresso delle Associazioni italiane fra gli utenti caldaie a vapore. — Nei giorni 9, 10, 11 e 12 del corrente settembre, avrà luogo in Biella un importantissimo Congresso, che interessa grandemente tutti gli industriali italiani che si servono di caldaie a vapore, ed è il sesto Congresso delle Associazioni italiane fra gli utenti caldaie a vapore, che, secondo il deliberato del quinto Congresso tenutosi in Roma, deve appunto tenersi ora in Biella.

I temi da trattarsi sono i seguenti:

1) Progetto di regolamento sulla sorveglianza delle caldaie a vapore, proposto dall'ing. cav. Guido Perelli, Direttore dell'Associazione di Milano;

2) Depurazione delle acque di alimentazione (relatore ing. Décugis, capo dell'Associazione utenti caldaie a vapore nel Piemonte);

3) Convenzioni per il calcolo della superficie di riscaldamento sui tipi più usati di caldaie a vapore (relatore ing. Casanova, capo dell'Associazione di Roma);

4) Proposta di modificazioni al regolamento delle riunioni delle Associazioni italiane (relatore ing. cav. Sprega, presidente dell'Associazione di Roma);

5) Comunicazioni sullo scoppio di un recipiente di vapore (relatore ing. Casanova, capo dell'Associazione di Roma);

6) Relazione e proposta della Commissione (Benetti, Sacheri e Perelli) nominata a Bologna per la pubblicazione delle norme di Vitzburgo ed Amburgo;

7) Comunicazioni sui casi di corrosioni e proposte per stabilire la responsabilità dei costruttori in base a dichiarazioni che avrebbero obbligo di presentare al perito incaricato della prova (relatori ingegneri L. Fontana e G. Salvetti dell'Associazione di Biella).

Il commercio Italo-Americano. — La Camera di commercio italiana in New York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di luglio scorso, è ammontata a dollari 2,640,519, contro doll. 2,790,247 nel luglio 1902.

L'importazione di agrumi italiani è stata di dollari 662,948 contro doll. 785,138; quella del formaggio di doll. 158,494 contro doll. 116,322 nel 1901.

Il valore dei vini italiani importati è stato di dollari 53,549 contro doll. 25,423; quello della seta greggia di doll. 367.762 contro 541,900; quello dello zolfo di dollari 267,733, mentre nello stesso mese dello scorso anno era stato di doll. 117,764.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia, durante il mese di luglio dell'anno in corso, è stata di doll. 1,826,471, mentre nello stesso mese del 1902 era stata di dollari 2,161,692.

L'esportazione di cotone greggio è stata di doll. 313,051 contro doll. 772,423; quella di olio di cotone di dollari 20,317 contro 8,229; e quella di petrolio è ascesa a dollari 102,003, mentre nello stesso mese del 1902 era ammontata a doll. 172,536.

Commercio e navigazione dell'Italia. — In un recente rapporto del Console inglese a Genova sono messi in evidenza, fra altri, i seguenti dati che fanno prova dei grandi progressi economici dell'Italia negli ultimi anni.

E' cresciuta considerevolmente l'importazione delle materie greggie in Italia, e il Piemonte ha assorbito nel 1903 assai più cotone che nel 1902.

E' anche aumentata l'introduzione delle lane greggie.

E' cresciuta l'importazione dei tessuti di cotone e della seta, ma è rimasta stazionaria, e quasi nulla, quella dei tessuti di lana.

Dodici navi costruite in Inghilterra furono vendute nel corso del 1902 a Ditte italiane nel porto di Genova: sette sono velieri di un tonnellaggio complessivo di 9456 tonnellate, cinque sono piroscafi e stazzano 3872 tonn.

A Sestri Ponente furono costruiti due piroscafi del tonnellaggio complessivo di tonn. 3169.

Dal cantiere della Foce uscirono altri due piroscafi, uno di 1696 tonn., e l'altro di 2768.

A Muggiano, presso la Spezia, furono varate undici navi, delle quali sei a vapore, per un tonnellaggio complessivo di 19,184 tonn., e cinque a vela con 4615 tonnellate di stazza.

Il movimento mercantile del porto di Genova è in continuo aumento.

Nel 1902 entrarono 6493 navi stazzanti complessivamente 5,537,936 tonn., mentre nell'anno precedente non erano entrate che 5947 navi stazzanti tonn. 4,987,140: quindi in soli 12 mesi il movimento aumentò di 546 navi entrate e di 550,856 tonn. La massima parte di questo aumento è dovuto alla marina italiana, la quale vi ha contribuito con 459 navi e 211,991 tonn. in più.

Il canale Danubio-Oder. — Si stanno esaminando i progetti per la costruzione del tratto Vienna-Göding-Prerau del canale Danubio-Oder. Questo tratto, con diramazione ad Olmütz, avrà una lunghezza complessiva di km. 204.7, di cui 80.2 si trovano nell'Australia inferiore e i rimanenti 124,5 nella Moravia. Il dislivello da superarsi è di m. 57.

Il canale sarà accessibile a battelli aventi una lunghezza di m. 67, una larghezza di m. 8,2 e pescanti m. 1.8; la loro velocità dovrà raggiungere 4 km. all'ora. Circa l'80 per cento della lunghezza complessiva di questo tratto di canale Vienna-Prerau trovasi in rettilineo ed il rimanente in curve, il cui raggio minimo è di 600 m. Sarà necessaria la costruzione di 261 opere fra ponti, viadotti, ecc.; i porti compresi nella suddetta sezione saranno 16.

Poste e telegrafi in Inghilterra. — Il Rapporto annuale (1902-903, esercizio che si chiude al 31 marzo) dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi dà i seguenti dati:

Specie delle unità	Numero delle unità
Lettere	2,579,500,000
Cartoline postali	488,900,000
Stampati e libri	809,800,000
Giornali	175,400,000
Pacchi postali.	90,300,000

Il numero delle unità non distribuite, sia per insufficienza di indirizzo, sia per cause diverse, è assai grande, poichè tocca la cifra di venticinque milioni e mezzo, delle quali undici milioni sono lettere. Più di 320,000 lettere raccomandate, o contenenti dei valori, non sono state distribuite; esse contenevano 18,000 sterline in denaro, 714,000 sterline in *chèques*, cambiali, ecc. Più di 93,200,000 buoni postali, del valore di 52,900,000 sterline, sono stati emessi durante l'esercizio. La cassa di risparmio postale aveva al 31 marzo in cassa 145,605,000 sterline.

L'Esposizione di S. Luigi del 1904. — La Esposizione di S. Luigi negli Stati Uniti si aprirà il 30 aprile 1904 e si chiuderà il 1° dicembre dello stesso anno: sarà situata a Forest Park, all'ovest ed in prossimità di S. Luigi, ed occuperà una superficie di circa 500 ettari.

Le risorse finanziarie di quest'Esposizione e la vasta distesa di terreni messi a sua disposizione, permetteranno di superare tutto quanto si è fatto sin qui in materia di Esposizioni.

Questa Mostra ha per iscopo di rappresentare i più alti perfezionamenti raggiunti dal genio umano nelle lettere, nelle scienze, nelle arti e nelle industrie, e darà nello stesso tempo un colpo d'occhio retrospettivo al loro graduale sviluppo. Essa celebrerà uno dei più grandi avvenimenti della storia del mondo e ricorderà gli antichi rapporti internazionali fra gli Stati Uniti e le Potenze straniere, in ispecie la Francia e la Spagna.

Le disposizioni prese in riguardo alle industrie elettriche sono di tale importanza, da attrarre l'attenzione delle persone interessate a questa partita.

Il Palazzo dell'Elettricità, coi suoi 31,000 metri quadrati di superficie interna, costerà più di 2 milioni di franchi e permetterà un'esposizione variata di tutte le scoperte e di tutte le invenzioni nel campo dell'elettricità. Questo palazzo sarà situato nel viale centrale dell'Esposizione e costituirà un'ardita riproduzione dello stile Corinzio.

Le colonne, in gruppi di due, riposano quasi sul suolo, al fine di dare una più grande altezza alle facciate; magnifici frontoni e torni orneranno le entrate ove debbono essere installati tutti gli apparecchi e le macchine elettriche destinate all'Esposizione. Tutti gli oggetti esposti fuori di questo palazzo saranno non considerati come oggetti esposti nel riparto dell'Elettricità, salvo il caso di domanda speciale approvata dal Capo Riparto.

Per disposizione del Dipartimento delle Finanze degli Stati Uniti, è autorizzata l'entrata in franchigia delle merci destinate all'Esposizione. Queste merci saranno introdotte sotto cauzione, che sarà restituita quando esse saranno rispedite alla fine dell'Esposizione. Nel caso che le merci siano vendute, saranno percepiti gli ordinari diritti di dogana.

Un Ufficio speciale di trasporti si incaricherà di tutto quanto concerne il trasporto, tanto d'andata che di ritorno delle merci.

Questo Ufficio stabilirà dei prezzi speciali secondo la classe della merce; ha per iscopo di evitare i ritardi che si presentano ordinariamente in tutte le Esposizioni, darà tutte le informazioni necessarie e presterà il suo aiuto a tutti gli espositori ed al pubblico in generale.

Tutte le domande di spazio debbono essere inviate in iscritto al Presidente dell'Esposizione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Intendenza di Finanza di Como (10 settembre, ore 10, unico incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso caserma delle Guardie di Finanza della Brigata di Moltrasio, da costruirsi nel Comune omonimo (località Bugone), per l'importo complessivo di L. 28,570. Dep. L. 1500. Consegna 200 giorni.

Municipio di Ardesio — Bergamo (10 settembre, ore 9). — Appalto dei lavori di manutenzione delle strade, acquedotti, fontane e cimiteri, provv. agg. per annue L. 120,426.

Municipio di Gemona — Udine (10 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del cimitero comunale, provv. agg. per L. 32,043.46, col ribasso, cioè, del 2 0|0. Deposito provv. L. 3310. Cauz. L. 3500.

Municipio di Alleghe — Belluno (10 settembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati scolastici di quel Comune, provv. agg. il 1° col ribasso del 4.55 0|0 su L. 14,611 al signor Pramaor Paolo, dep. provv. L. 500, cauz. L. 2000; il 2° col ribasso del 3.45 0|0 su L. 11,225.15 al signor Bellenzier Luigi, deposito provv. L. 400, cauz. L. 1500.

Direzione Genio Militare di Firenze (11 settembre, ore 11, definitivo e a termini abbreviati). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento degli immobili destinati ad uso militare in Pistoia dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1906, per L. 10,500. Cauzione L. 1050. Documenti 7 settembre, ore 17.

Intendenza di Finanza di Como (12 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso caserma delle Guardie di Finanza della brigata di Tovenna da costruirsi nel Comune omonimo (località Boence), per l'importo complessivo di L. 29,600. Dep. L. 1500.

Municipio di Quiliano — Genova (14 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei seguenti lavori: 1° Ripristino delle opere distrutte dall'alluvione 1900 lungo la strada comunale dalla Cappella della Madonna della Neve a Carbonara, per L. 58,994.77, provv. agg. al signor Delneis Giuseppe e quindi in grado di ventesimo al signor Poggio Desiderio di Giuseppe; 2° Ripristino della sponda destra del torrente Quiliano nella località Centra, per L. 33,298.06, provvisoriamente agg. al signor Colombo Giuseppe e quindi in grado di ventesimo al signor Magnano Gio. Batt. di Andrea. Deposito provvisorio 1° lotto L. 2500, cauz. L. 4000. Deposito provv. 2° lotto L. 1800, cauz. L. 3000.

Municipio di Piano di Sorrento — Napoli (14 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di una strada che dal piazzale vicino la chiesa S. Michele mena alla via Bagnulo, per l'importo complessivo di L. 8322.76. Dep. L. 400. Spese L. 400. Fatali da destinarsi.

Intendenza di Finanza di Como (15 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori della caserma per la brigata di Santo Stefano nella località Piazzola, per L. 27,830. Dep. provv. L. 1500. Ultimazione lavori 200 giorni.

Direzione Genio Militare di Ancona (16 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione nell'Ospedale Militare di Ancona, per L. 16,000. Consegna lavori 90 giorni. Documenti 13 settembre. Cauz. L. 1600.

Intendenza di Finanza di Modena (16 settembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di consolidamento della chiesa ex-demaniale di S. Vincenzo, per L. 8430. Dep. provv. L. 400. Fatali da destinarsi.

Municipio di Gorzeno — Cuneo (16 settembre, ore 14). — Appalto dei lavori e delle provviste relative alla costruzione delle spalle e dell'impalcato di un ponte in ferro a travata unica sul fiume Bormida, per L. 8376.94. Consegna lavori 90 giorni. Dep. provvisorio L. 400. Cauz. L. 800. Fatali 1° ottobre.

Municipio di Castiglione del Lago — Perugia (16 settembre, ore 9, unico def.). — Appalto dei lavori di imbrecciamento completo, compreso l'incasso, assestamento e raccordamento delle banchine con la parte carrabile del tratto di strada dalla Chiesa del Vitellino al Cimitero del Capoluogo, per lunghezza di m. 2078.08, per lire 466.19. Dep. provv. L. 200. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Trapani (19 settembre, ore 12). — Appalto per la manutenzione delle strade imbrecciate sia interne che esterne vicine alla città, per l'annuo estaglio di L. 16,000 e per la durata di tre anni. Cauzione L. 1600. Deposito spese L. 1000. Fatali 14 ottobre.

R. Prefettura di Reggio Calabria (19 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alle riparazioni dei danni avvenuti sul secondo tratto della strada nazionale n. 67 compreso tra Cittanova e Gerace Marina, per L. 27,300. Dep. L. 1500. Ultimazione lavori otto mesi.

Municipio di Casteldelpiano — Grosseto (19 settembre, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato ad uso del Pio Ricovero, per L. 28,765.64. Dep. provvisorio L. 1000. Cauz. L. 3000. Ultimazione lavori 360 giorni.

R. Prefettura di Palermo (21 settembre, ore 10, unico def. e a termini abbreviati). — Appalto della manutenzione nel biennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905 del tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70, per L. 75,200. Deposito provvisorio L. 3000. Docum. 15 settembre.

R. Prefettura di Reggio Calabria (22 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione di un tratto del torrente Campanaro a valle del ponticello n. 77, lungo la strada nazionale n. 66 da Montepecoraro alla Marina di Monasterace, per l'importo complessivo di L. 12,000. Cauz. provv. L. 800, definitiva decimo.

R. Prefettura di Cuneo (23 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'uscita dell'abitato di Mondovì e la metà del ponte sul Tanaro, presso Nava, confine con Porto Maurizio, di m. 63,080.80, escluse le traverse di Mondovì, San Michele, Seregno, Ceva, Garessio ed Ormea, di m. 2749.20, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1903-1909, per complessive lire 248,244.84. Docum. 14 settembre. Dep. provv. L. 12,000.

Municipio di Milano (Rip. IX) (24 settembre, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione d'osservazione e di un edificio di ricovero all'Ospedale dei contagiosi sito in angolo alla via Jenner colla strada comunale per Derganino, e demolizione di un sedime di fabbricato ivi esistente, per L. 85,000 per le opere di immediata esecuzione e L. 30,000 per quelle d'eventuale completamento. Consegna lavori 12 mesi. Cauzione L. 5000, definitiva L. 8500.

R. Prefettura di Napoli (25 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di due tettoie metalliche, con relative opere murarie e di finimento, sulle aree destinate alle operazioni d'imbarco degli emigranti, presso la nuova stazione marittima nel porto di Napoli, per l'importo complessivo di L. 78,000. Dep. provv. L. 5000.

R. Prefettura di Avellino (25 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di formazione delle scogliere nell'alveo del Sele, sotto la frana di Copodi, fiume di Caposele, per L. 25,000. Dep. provv. L. 1200. Cauz L. 2400. Ultimaz. lavori 3 mesi. Documenti fino al 14 settembre.

Ministero dei Lavori Pubblici, Roma (26 settembre ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione del 2° tronco della strada provinciale n. 97, compreso fra la provinciale n. 42 presso Carpinetto Sivello e Gissi, in provincia di Chieti, della lunghezza di m. 7522.87, per l'importo complessivo di L. 382,949.75. Cauz. provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Potenza (20 settembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione e consolidamento del tratto di m. 1232.15, compreso fra l'innesto della strada comunale di Albano di Lucania e la Rocca della Mulara sul 1° tronco, dal cimitero di Albano alla sponda destra del fiume Basento, della strada provinciale n. 21, che da un punto della nazionale Appulo Lucana va alla provinciale Brienza-Montemurro, per L. 47,644.36. Consegna lavori un anno. Docum. fino al 21 settembre. Dep. provv. L. 1500.

R. Prefettura di Campobasso (1° ottobre, ore 10, unico, def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione della prima tratta del 2° tronco della strada provinciale n. 70, compreso fra l'innesto con la strada comunale di Pescopennataro e la rivolta dell'Ogliararo della strada provinciale n. 56, in provincia di Campobasso, di m 4249.95, per complessive L. 152,062.66. Consegna lavori 2 anni. Docum. 21 settembre. Dep. provv. L. 6000.

R. Prefettura di Como (3 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di adattamento di diversi locali nel carcere giudiziario di Como e di costruzione di nuovi locali, per l'importo di L. 3703.71. Cauz. provv. L. 200.

Municipio di Cotrone — Catanzaro (5 ottobre, ore 12, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'acquedotto Cotronese,

con derivazione dell'acqua potabile dalle Sorgenti Differenze, in territorio di Mesoraca, e di tutti gli accessori, compresi la diramazione di una condottura sino alle prime case del Comune di Mesoraca, una fontanina nell'abitato della frazione Papanice, la rete di distribuzione interna in Cotrone, il pubblico lavatoio, le diramazioni ai privati per cento bocche di erogazioni, e tutti gli altri lavori e provviste, per L. 975,155.93, di cui L. 29,696.68 per i lavori d'allacciamento delle sorgenti, delle diramazioni ai privati, delle chiavichette di scarico delle acque reflue nell'abitato, i quali lavori s'intendono esclusi dal *forfait* ed appaltati a misura. Le altre L. 945,459.25 sono per i restanti lavori e provviste occorrenti al completamento dell'opera, i quali si appaltano a *forfait*. Consegna lavori 2 anni. Dep. provv. L. 20,000. Offerte fino al 4 ottobre. Cauz. L. 80,000. Docum. fino al 24 settembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Arsenale di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (10 settembre, ore 15, un. def.). — Fornitura di kg. 200 di olio minerale fino, a L. 1.40; kg. 1000 ordinario, a L. 1.20, totale lire 1480. Dep. L. 148. Consegna 20 giorni.

Id. id. (11, settembre, ore 15, un. def.). — Fornitura di 1000 tonn. di litantrace magro per caldaie a L. 35 la tonn., totale lire 35,000. Dep. provv. L. 3500; consegna in 6 rate.

Direzione del Polverificio di Fontanaliri — Caserta (17 settembre, ore 10.30). — Fornitura di tonn. 200 di carbone agglomerato in formelle, a L. 57, L. 11,400. Cauzione L. 1140. Consegna 60 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Napoli, Spezia, Venezia e Taranto (18 settembre, ore 11). — Fornitura di biacca nazionale in cassette al prezzo di L. 0.50 al kg., per l'importo complessivo di L. 37,256. Dep. L. 3730. Dep. spese L. 1100. Fatali 15 ottobre.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (21 settembre, ore 9, def.). — Fornitura di litantrace magro (per forni a riverbero) tonn. 100, a L. 38, L. 3800. Cauzione L. 380. Consegna 60 giorni.

— (22 settembre, ore 9, def.). — Fornitura di coke tonn. 30, a L. 48, L. 14,400. Cauz. L. 1440. Consegna 50 giorni.

— (23 settembre, ore 9, def.). — Fornitura di stagno in pani kg. 500, a L. 8.30, L. 16,500. Cauz. L. 1650. Consegna 90 giorni.

R. Prefettura di Genova (23 settembre, ore 10, unica def.). — Fornitura di catene d'ormeggio e posa in opera nel porto di Savona, per L. 15,600. Dep. L. 700. Cauz. il decimo. Documenti sino al 14 settembre.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 29	7mbre 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 487	484
» » Meridionali	» 697	694
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 440	440
» » » (2ª »)	» 420	420
» » Secondarie Sarde	» 254	257
» » Sicule.	» 673	673
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 356	356
» » Cuneo 3 0[0	» 382	382
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	L. 100.30	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 510	509
» » Meridionali.	» 355.50	356
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 323	324
» » » 2ª emiss. »	322	322
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 359.50	359
» » » serie *B*. . . .	» 359.50	359
» » » 1879	» 359.50	359
» » Savona	» 374	374
» » Secondarie Sarde . . .	» 512	513.50
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 518	515
» » Tirreno	» 515	514.50
» » Vittorio Emanuele . .	» 378	378

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *4ª Decade — Dal 1° al 10 Agosto 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	108,470.00	2,060.00	14,801.00	144,974.00	5,680.00	275,985.00	618.00	447.00
1902	101,609.00	2,291.00	16,960.00	156,351.00	738.00	277,949.00	618.00	450.00
Differenze nel 1903	+ 6,861.00	— 231.00	— 2,159.00	— 11,377.00	+ 4,942.00	— 1,964.00	»	— 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1903								
1903-904	431,506.00	8,426.00	75,892.00	574,349.00	11,413.00	1,101,586.00	618.00	1,782.00
1902-903	417,406.00	9,449.00	79,535.00	584,915.00	13,880.00	1,105,185.00	618.00	1,688.00
Differenze nel 1903-904	+ 14,100.00	— 1.023.00	— 3,643.00	— 10,566.00	— 2,467.00	— 3,599.00	»	— 6.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	27,893.00	733.00	6,922.00	23,809.00	106.00	68,963.00	482.00	143.00
1902	37,785.00	765.00	4,704.00	26,834.00	96.00	70,184.00	482.00	146.00
Differenze nel 1903	— 392.00	— 32.00	+ 2,218.00	— 3.025.00	+ 10.00	— 1,221.00	»	— 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1903.								
1903-904	153,841.00	3,060.00	24,967.00	99,249.00	1,226.00	282,343.00	482.00	586.00
1902-903	151,635.00	2,927.00	21,775.00	107,549.00	1,224.00	285,110.00	482.00	591.00
Differenze nel 1903-904	+ 2,206 00	+ 133.00	+ 3,192.00	— 8,300.00	+ 2.00	— 2,767.00	»	— 5.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	4,749.00	83.00	603.00	3,087.00	»	8,522.00	23.00	371.00
1902	5,264.00	88.00	558.00	2,511.00	»	8,421.00	23.00	366.00
Differenze nel 1903	— 515.00	— 5.00	+ 45.00	+ 576.00	»	— 101.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1903								
1903-904	15,833.00	475.00	2,710.00	9,573.00	»	28,591.00	23.00	1,243.00
1902-903	16,114.00	502.00	2,115.00	9,138.00	»	27,869.00	23.00	1,212.00
Differenze nel 1903-904	— 281.00	— 27.00	+ 595.00	+ 435.00	»	+ 222.00	»	+ 31.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2)		Parigi (3)		Londra (4) (Diritto di porto compreso)			Parigi (5)		
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe (Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.)		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . . —	11 05 a.		↓	1 — p.	↓	11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓		↓		↓	2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.		↓		↓		2 31 a.		↓
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.	↓		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.	↓	6 22 p.	↓		↓
Boulogne Central Par.	↓	2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
(****) Paris-PLM Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		↓
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . —	1 14 p.	9 18 a.	↓	—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . —	9 05 a.	6 16 a.		5 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	Sleeping-cars con Dining-car
Torino . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . —	8 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	↓
Torino . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . Arr.	21 32	-	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrive a Brindisi la domenica
Roma . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.	↓	1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Paris-Nord Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.		↓	1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 54 a.	12 mer.		↓	6 52 p.	↓	
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.	↓			6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. occ.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.	↓	12 03 p.	↓	↓	↓	12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . —	↓	3 5 p.		5 15 p.	↓	3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe [...]o per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in [...] classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di [...] classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato [...]camente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di [...]e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e [...] classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da [...]gi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — [...]) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, [...] e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. [...] servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e [...], 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	***in Savigliano ed in Torino***

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

GENOVA W. JESINGHAUS & C.ia

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC AI Lieber's Scott's Codes.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 12 Settembre 1903. NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE-FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

IL DISASTRO DELLA METROPOLITANA DI PARIGI
ED IL MATERIALE A PROVA DI FUOCO

L'immane catastrofe che ha commosso il mondo intero pel numero delle vittime e per l'orrore delle circostanze in cui avvenne, ha destato lo spirito critico di quasi tutti i giornali tecnici stranieri che sono stati concordi nel deplorare le condizioni di sicurezza nelle quali si trovano generalmente le ferrovie sotterranee delle grandi città.

Il *Builder*, che da un pezzo insiste sulla convenienza di risolvere il problema dei materiali « a prova di fuoco », coglie anche questa occasione per dimostrare la loro importanza in costruzioni speciali quali si riscontrano appunto nel materiale mobile delle ferrovie, concludendo che se i carri dei treni della Metropolitana fossero stati costruiti col concetto della resistenza al fuoco, non si avrebbe oggi a lamentare il disastro recente.

Dai racconti di coloro che furono presenti al fatto, risulta che un treno proveniente da Porta Dauphine, oltre la stazione Barbes, stava fermo a causa di un guasto nel motore elettrico, di modo che i passeggeri erano obbligati ad andare a piedi fino alla prossima stazione.

Intanto per lo scoppio di scintille che avveniva nel motore si appigliò il fuoco anche al carro. Un treno susseguente, carico di passeggieri fu adoperato, allora, a spingere il treno guasto fino alla fine della corsa, passando oltre la stazione di Couronnes, all'arrivo nella quale le fiamme erano già visibili. Il conduttore del secondo treno per affrettare l'arrivo adottò una velocità superiore alla normale e contribuì così ad alimentare considerevolmente l'incendio. I due treni avevano di poco oltrepassato la stazione di Couronnes, quando un terribile scoppio echeggiò nel tunnel e i carri dei due treni si infiammarono; la luce elettrica si spense, i passeggeri del secondo treno si dettero allora ad una fuga pazza lungo i marciapiedi del tunnel.

Nel frattempo un altro treno carico di persone era arrivato alla stazione di Couronnes e non poteva procedere per mancanza di corrente.

Dopo un po' di incertezza i viaggiatori di questo treno, accortisi che un pericolo li sovrastava, uscirono all'aria aperta; ma molti di essi attratti dalla curiosità si avviarono al buio lungo il tunnel e ad un risvolto della piattaforma non trovando la via di uscire perirono soffocati. La ressa, intanto, alla scalinata della stazione era enorme e molti rinunciando a salire per essa tornarono ancora indietro fino alla stazione di Belleville e si salvarono. Alla stazione di Menilmontant, oltre i treni in fiamme, un denso fumo uscente dal tunnel avvisò del disastro.

Da un esame successivo risultò che delle sedici vetture costituenti i due treni non rimase più nulla, salvo le ruote e le armature in ferro; i vetri stessi furono trovati fusi.

Ora è indubitato che tutta la gravità delle conseguenze del disastro fu cagionata dall'assoluta mancanza di intelligenti disposizioni da parte degli agenti della ferrovia. Infatti, quando il primo treno andò in fiamme, non solo si dovevano fare tornare indietro tutti i passeggeri, ma tutto il traffico della linea avrebbe dovuto essere sospeso finchè non fosse rimossa ogni cagione di pericolo.

Invece fu permesso a un altro treno carico di procedere sulla stessa linea con velocità tale da determinare la catastrofe, ventilando le fiamme e mettendo in evidente pericolo la vita dei passeggeri.

Ma, oltre a ciò, è chiaro che nessun materiale di natura combustibile dovrebbe essere adoperato nella costruzione del corpo dei carri impiegati nelle ferrovie sotterranee. Pavimenti, soffitti, corpi laterali, porte, armature di finestre, sedili dovrebbero essere di materiale che non desse esca al fuoco e non fornisse combustibile alla fiamma.

I danni derivarono in principio dai motori e sarebbe stato molto facile isolarli con materiale a prova di fuoco, rendendo in tal modo addirittura impossibile l'incendio del carro-motore e delle successive vetture.

Anche tutti gli oggetti di arredamento interno dei vagoni che non fosse possibile di costruire con materiali diversi dal legno e materie tessili dovrebbero essere sottoposti a trattamenti speciali che li rendessero capaci di resistere per un certo tempo all'azione del fuoco.

Se precauzioni di questo genere fossero state prese nella costruzione delle vetture della Metropolitana di Parigi, il

disastro che ci ha così vivamente impressionati non sarebbe avvenuto.

Con vetture costruite con materiale combustibile è anche pericoloso, se non impossibile, inviare un treno di soccorso sulla stessa linea, mentre se le vetture fossero a prova di fuoco non ci sarebbe neanche bisogno di mandare un treno per togliere i passeggeri dal luogo del pericolo.

Ma altre considerazioni invita a fare il disastro in discorso.

Considerando, infatti, la facilità con la quale per una probabilissima mancanza di corrente o guasto nei conduttori si spengono i fanali della luce elettrica, eventualità in cui, in circostanze come quella che si lamenta, male o per nulla potrebbe venire in aiuto l'impianto parallelo di un altro sistema di illuminazione di riserva e considerando che il gran numero di vittime nel recente disastro si dovè alla difficoltà di viabilità e di uscita, risulta chiaramente la necessità di fornire i trafori di numerose e facili uscite di sicurezza.

Uno di coloro che scamparono al disastro racconta: « Era impossibile uscire sulla strada: le scalinate alla stazione di Couronnes erano ingombre di viaggiatori che scendevano per prendere il treno; essi non ci lasciavano passare; le due correnti di viaggiatori erano così alle prese ai piedi della scalinata... ». Questo viaggiatore, con molti altri non tentò di salire la scalinata, e facendo forza di pugni e di gomiti, col fazzoletto stretto al naso per difendersi dal fumo, oltrepassò la ressa intorno alla stazione di Couronnes e proseguì fino alla stazione di Belleville.

Il racconto di questo viaggiatore illustra la necessità di fornire le stazioni di migliori disposizioni per uscire rapidamente all'aperto.

Per esempio: è frequente il caso di vedere erette barriere e altri ostacoli agli ingressi delle stazioni, il che accade con lo stesso deplorevole risultato anche in altri luoghi che non sieno le stazioni delle ferrovie sotterranee. Queste barriere, che in tempo ordinario servono, almeno nell'intenzione di chi le erige, a regolare il movimento delle persone che vi affluiscono, sono sempre una causa di notevoli disastri in momenti, pur troppo da prevedersi, di pericolo.

Appena conosciuta la notizia della catastrofe, la Compagnia della ferrovia Metropolitana di Londra si affrettò ad affiggere un manifesto assicurante il pubblico che disastri simili a quello non sarebbero possibili nelle sue linee, stante le precauzioni prese per la preservazione dal fuoco e per la pronta estinzione di esso, nonchè per tutte le disposizioni intese a salvaguardare la pubblica incolumità. Tali assicurazioni sono state date più o meno ufficialmente anche da altre Compagnie straniere; ma il *Builder* giustamente insiste nel rilevare che l'adozione di materiali incombustibili non figura certo nelle precauzioni vantate dalle anzidette Società ed invita tutti i tecnici e gli interessati a studiare seriamente la questione da questo punto di vista, che è di capitale importanza specialmente per le ferrovie sotterranee.

L'ARREDAMENTO DEI GRANDI PORTI MERCANTILI

L'egregio ingegnere del Genio civile Edilio Ehrenfreund fu incaricato dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di studiare l'arredamento dei grandi porti europei onde trarre dall'esperienza dei colossali centri del traffico mercantile le norme utili per l'arredamento del porto di Genova, il cui movimento va rapidamente crescendo ed i bisogni crescono in proporzione. L'ingegnere Ehrenfreund, compiuta la sua missione con la sua nota competenza, ha testè pubblicato delle *note* interessanti intorno agli apparecchi di scarico, ai magazzini, agli impianti ferroviari dei maggiori porti europei, facendo i debiti confronti col porto di Genova. Ci limitiamo a riprodurre quanto riguarda gli impianti ferroviari, come la parte che più direttamente ci interessa. I lettori del *Monitore* che hanno avuto spesso occasione di seguire la questione degli impianti ferroviari nel porto di Genova, apprenderanno come essi siano fatti e come funzionino negli altri porti d'Europa.

Importanza del servizio ferroviario nei porti.

Dal seguente prospetto, nel quale sono riassunte le statistiche del traffico del 1900 per i principali porti del continente europeo, si rileva la diversa importanza che ha in essi il servizio della ferrovia.

PORTO	Movimento marittimo		Movimento commerciale			Movimento ferroviario			Percentuale del movimento ferroviario rispetto al movimento complessivo
	Quantità di navi entrate	Tonn. di stazza netta delle navi entrate	Merce sbarcata Tonn.	Merce imbarcata Tonn.	Totale Tonn.	Merce arrivata Tonn.	Merce partita Tonn.	Totale Tonn.	
Amburgo	13,102	8,037,514	9,850.615	4,581,553	14,432,168	285,634	398,117	683,751	5
Anversa (1)	5,744	6.691.197	7,023,791	—	—	3,038,010	3,285.085	6,323,095	47
Rotterdam (1)	7,268	6,326,901	10,540,256	—	—	962,219	812,392	1,774,611	8
Marsiglia	8,543	6,164,431	3,814,751	1,885,324	5,700,075	1,546,160	1,771,561	3,317,721	58
Genova	6,943	4,847,003	4,548,468	857,740	5,406,208	469,980	3,190,450	3,660,430	68
Mannheim	—	—	4,547,000	785,000	5,332,000	923,442	2,805,097	3,728,539	70

Nei porti di Amburgo e di Rotterdam il movimento è per la massima parte in transito fra il mare e le vie fluviali.

Invece Anversa, Marsiglia, Genova e Mannheim sono principalmente porti di transito per le merci che arrivano o partono per ferrovia, così che il movimento ferroviario ha in essi importanza preponderante: tutti gli impianti e tutti i servizi debbono essere coordinati all'esercizio della ferrovia, perchè il traffico del porto possa svolgersi regolarmente. Al conseguimento di questo scopo è necessario concorrere anche con opportuna direzione dei servizi portuali.

(1) Le statistiche di Anversa e di Rotterdam non danno il tonnellaggio della merce imbarcata.

Mannheim, porto interno modernissimo (2), ha un ordinamento mirabile dovuto all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, alla quale è attribuito, oltre al servizio ferroviario, tutto ciò che riflette le strade, le concessioni e gli impianti di magazzini ed apparecchi di sollevamento, e quanto altro è più strettamente connesso al servizio della ferrovia. All'Ispettorato dei lavori del Reno sono riservati i lavori per la conservazione delle sponde e per la costruzione delle nuove banchine; all'ufficio doganale sono affidati il servizio della dogana e la polizia del porto.

(2) Mannheim dista km. 567 dal mare, e segna per ora il punto terminale della grande navigazione renana; a questa fortunata posizione deve la grandezza del suo porto.

Così Mannheim offre l'esempio della organizzazione amministrativa che conviene ad un porto del quale lo Stato ha la proprietà e la gestione, e nel quale il traffico da servire è principalmente rivolto alla ferrovia.

Il porto di Marsiglia, anch'esso amministrato dallo Stato, dipende unicamente dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale provvede al suo servizio per mezzo di un ufficio tecnico locale; questa unità di direzione permette di far convergere tutte le attività a profitto del traffico da servire.

Nel porto di Anversa la direzione dei servizi e la gestione del porto sono affidate al Comune, il quale è anche proprietario di una parte degli impianti (l'altra parte è dello Stato), cosicchè l'ufficio tecnico della città, che dirige tutti i servizi, provvede a che gli impianti d'ogni genere abbiano a corrispondere sempre alla necessità dei traffici.

L'ordinamento amministrativo dei porti mercantili italiani apparisce, a questo riguardo, difettoso. Essi appartengono allo Stato, il quale provvede, mediante gli uffici tecnici del Genio civile, a costruire e conservare le opere portuali, mentre gli impianti ed i servizi commerciali dipendono dall'amministrazione della marina. L'Amministrazione ferroviaria non ha, poi, ingerenza alcuna nei servizi tecnici dei porti, i quali, per la natura del loro traffico, svolgono sulle strade ferrate la maggior parte della loro attività. Ne deriva che l'arredamento e l'esercizio di questi porti non sempre si adattano alle esigenze del servizio ferroviario, con danno del loro movimento commerciale.

A Genova, allo scopo di coordinare i diversi servizi, funziona una Commissione permanente, nella quale sono rappresentate tutte le amministrazioni interessate al traffico del porto; ma neppur questa Commissione è riuscita ad adattare completamente gli impianti ed i servizi alle esigenze della ferrovia, perchè l'opera sua è inevitabilmente soggetta a disposizioni amministrative che non rispondono più alle moderne esigenze dei grandi centri commerciali. Occorrono nuove norme che si adattino e provvedano alla condizione speciale di quei porti nei quali il traffico è prevalentemente affidato alla ferrovia.

Impianti ferroviari sulle calate.

Le calate dei porti dt Mannheim e di Anversa presentano la disposizione più razionale per il sollecito scarico delle merci dalle navi ai carri ferroviari.

Sulle calate del Reno a Mannheim, lunghe oltre m. 1500, alla distanza di m. 12 dal ciglio della banchina sono allineati magazzini aventi ciascuno larghezza di m. 22 e lunghezza di m. 160 a 170, separati da spazi di circa m. 40. Questa disposizione, adottata generalmente negli impianti moderni, permette un ottimo disimpegno del servizio dei magazzini ed offre le migliori garanzie contro i danni di incendio.

Fra il ciglio della banchina e la fronte dei magazzini sono collocati due binari ferroviari, collegati fra loro ogni m. 200 di distanza.

Al di là dei magazzini, e per tutta la lunghezza della calata, sono disposti altri 4 binari, destinati i primi due principalmente al carico e scarico, e gli altri alle manovre; i quattro binari sono collegati fra loro da opportune traversate.

Oltre ai quattro binari corre una strada ordinaria, della larghezza di circa m. 9, separata dal fascio ferroviario mediante cancellata. Così la zona adibita al servizio della calata ha in complesso la larghezza di circa m. 65.

Negli intervalli compresi fra un magazzino e l'altro, e perciò a distanza di circa 200 m., corrono dei carrelli trasbordatori a comando elettrico, che servono a trasportare rapidamente i carri dai due binari di calata ai binari posti al di là dei magazzini. Arganelli elettrici, disposti convenientemente lungo i binari, ed in prossimità dei carrelli trasbordatori, servono a muovere i veicoli ferroviari, a farli salire sui carrelli e a farneli discendere.

I due binari più a monte si prolungano da un lato per un lungo tratto che serve da asta di manovra; dall'altro lato si allacciano ai binari di corsa che mettono in comunicazione gli impianti del porto col vicino parco di smistamento, dal quale si diramano le principali linee della regione.

Con tale disposizione i carri caricati sui due binari in sponda alla calata vengono portati, a mezzo dei carrelli trasbordatori, sui binari di manovra a monte dei magazzini; indi sono riuniti fra loro, senza alcun ordine deternato, per formare delle colonne di circa 60 veicoli, che vengono senz'altro condotte alla stazione di smistamento. Qui le colonne si scompongono e si riordinano i veicoli per formare i treni.

Con manovra inversa si provvede al rifornimento delle calate con carri carichi da scaricare, o vuoti destinati al carico.

Le traversate disposte fra i due binari di sponda servono, in sussidio ai carrelli trasbordarori, a trasportare i veicoli da un binario all'altro quando ciò sia richiesto dalle esigenze dei traffici che si svolgono nei diversi punti della calata.

Una disposizione simile si ha nello stesso porto di Mannheim sulle calate del *Mühlau-Haven* per la lunghezza di oltre m. 2000.

Nella parte centrale del porto è disposto un fascio di 12 binari, della lunghezza di oltre m. 2000, che serve da stazione di concentramento dei carri caricati sulle minori calate, nelle quali l'arredo di binari è ridotto ai due soli binari di sponda; la stessa stazione centrale serve naturalmente al concentramento anche dei carri carichi o vuoti che debbono essere distribuiti alle predette calate minori, per lo scarico e per il carico.

Essendo tutti i binari di manovra allacciati direttamente, mediante curve di raccordo, ai binari di corsa diretti alla stazione di smistamento, tutte le manovre nel porto si compiono a mezzo di locomotive; così il servizio procede in modo regolarissimo e spedito.

Simile alla disposizione ora descritta è quella delle calate della Schelda nel porto di Anversa. La larghezza totale di esse, dal ciglio della banchina alla fronte degli edifici che prospettano sul fiume, è di circa m. 100.

Sulla sponda sono disposti uno o due binari di carico; indi sorgono le tettoie di deposito, e a tergo di queste cinque binari, dei quali tre di carico e gli altri due di manovra, allacciati direttamente alla stazione Sud.

I binari di carico sono messi in comunicazione fra loro e con i binari di manovra a mezzo di frequenti binari trasversali e piattaforme girevoli di carrelli trasbordatori mossi da argani idraulici.

Le calate della Schelda si estendono per m. 3500 di lunghezza; altre, per la lunghezza di m. 2000, sono state costruite di recente, le quali saranno arredate di tre binari di carico sulla sponda, oltre ai 5 binari a monte dei magazzini; inoltre in queste nuove calate le comunicazioni tra i binari saranno fatte esclusivamente con carrelli trasbordatori.

Non si parla degli impianti ferroviari dei porti di Amburgo e di Rotterdam, perchè, pur essendo disposti con ottimi criteri di esercizio, non hanno grande importanza essendo destinati ad un traffico relativamente molto limitato.

Gli impianti ferroviari del porto di Marsiglia, come quelli di Genova ai quali hanno servito di modello, presentano il difetto che deriva dalla disposizione dei ponti sporgenti normali alle calate. L'accesso dei carri ferroviari ai binari di carico sugli sporgenti, si effettua quasi esclusivamente a mezzo di piattaforme girevoli, la manovra delle quali rende ogni movimento difficile e lento; inoltre la ristrettezza degli spazi disponibili sugli sporgenti non permette di corredarli di tutti quei binari che occorrebbero per soddisfare le esigenze di un traffico intenso.

Nei lavori d'ingrandimento del porto di Genova, ai quali sta provvedendo lo Stato, si è perciò abbandonato il sistema dei piccoli ponti sporgenti normali alle calate e, per quanto è possibile, si cerca di migliorare le condizioni di quelli esistenti.

Sono in corso i lavori per aumentare le dimensioni di

uno sporgente, e un altro sarà presto di molto ingrandito; inoltre con l'esecuzione del progetto del nuovo *bacino del Faro*, già approvato dal Governo, Genova acquisterà nuove ampie calate, che potranno consentire un arredamento rispondente alle esigenze di un grande traffico, e notevoli impianti ferroviari allacciati direttamente, mediante curve, alle linee che si diramano dal porto. (*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

31° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE sull'Esercizio 1902 all'Assemblea degli Azionisti, 29 giugno 1903

(*Continuazione — Vedi N. 36*).

Le quattro categorie di traffico accusano tutte un maggiore valore che forma il totale di fr. 614,906.78 cioè 3.11 0|0.

Il prodotto totale sui trasporti per ferrovia ammonta:

		1902	1901
per chilometro-linea . . .	L.	73,865.26	71,637.41
per chilometro-treno . . .	»	6.24	6.18
per giorno	»	55,854.28	54,169 61

Tutti i mesi, salvo gennaio, marzo, maggio ed agosto, presentano un aumento di prodotto. Come nel 1901, aprile è il mese che dà maggiori prodotti, fr. 2,089,092.21 e quello di gennaio il più debole, fr. 1,186,075.57.

Il prodotto medio mensile è di fr. 1,698,901.07 contro fr. 1,647,658.84 nel 1901.

1. — *Viaggiatori.*

Questo servizio, specialmente il servizio locale, ha preso un nuovo sviluppo. L'aumento si riferisce essenzialmente sui biglietti ordinari di 3ª classe, sui biglietti combinabili e gli abbonamenti generali svizzeri; il movimento con l'Italia è stato pure più intenso. Per contro vi è diminuzione di prodotti sui biglietti ordinari di 2ª classe. La cifra totale delle persone trasportate è salita da 2,627,409 a 2,773,084; il numero dei viaggiatori in rapporto alla lunghezza totale della rete da 462,951 a 475,357 a quello dei chilometri-viaggiatori da 127,774,358 a 131,198,396; la cifra media dei chilometri percorsi da ogni viaggiatore è nuovamente in diminuzione, 47.31 km. contro 48.63 nel 1901.

Viaggiatori trasportati:

	1902	0|0	1901	0|0
I classe	127,446 =	4.60	122,813 =	4.68
II »	585,662 =	21.12	588,083 =	22.38
III »	2,059,976 =	74,28	1,916,513 =	72.94

Chilometri-Viaggiatori:

	1902	0|0	1901	0|0
I classe	14,438,436 =	11.00	14,028,110 =	10.98
II »	39,869,798 =	30.39	38,881,940 =	30.43
III »	76,490,162 =	58 61	74,864,308 =	58 59

Percorso medio di ogni viaggiatore:

	1902	1901
I classe	113.29 km.	114.22 km.
II »	68.08 »	66.12 »
III »	37.32 »	39.06 »

Media dei viaggiatori:

	1902	1901
Per chilometro-treno viaggiatori	61.89	61.39
Per chilometro-asse di vettura	4.59	4.63

Il prodotto dei trasporti viaggiatori è salito da franchi 8,006,230 52 a fr. 8.118,180.41, cioè dell'1.40 0|0 e si ripartisce come segue:

	1902	0|0	1901	0|0
I classe fr.	1,813,717 =	22.34	1,769,546 =	22.10
II » »	2,925,874 =	36.04	2,905,457 =	36.29
III » »	3,378,589 =	41.62	3,331,227 =	41.61

Tassa media pagata da ciascun viaggiatore:

	1902	1901
I classe	fr. 14.23	fr. 14.41
II »	» 4 99	» 4.94
III »	» 1.64	» 1.74

Prodotto per chilometro-viaggiatore:

1902	1901
fr. 6.19	fr. 6.27

2. — *Bagagli.*

Questo serdizio segna pure un aumento. Il totale delle tonnellate trasportate è salito da 8670 a 8786 e, in confronto della lunghezza intera della rete, da 3672 a 3765; il maggior valore è di fr. 14,509.93, cioè dell'1.90 0|0.

3. — *Animali.*

Il risultato di questo servizio è molto soddisfacente; l'aumento è per le quantità trasportate di 34,068 teste e per i prodotti di fr. 99,143.11 = 20.48 0|0. Le quattro classi di tariffe partecipano alla maggiore entrata in una proporzione approssimativamente uguale.

4. — *Merci.*

Eccetto gli « oggetti serventi al trasporto » tutte le rubriche principali della statistica delle merci accusano un maggior valore, che è sopra tutto notevole per i materiali di costruzione ed i prodotti metallurgici. Il totale delle tonnellate è salito da 984,264 a 1,059,845 e, per la lunghezza intera della rete, da 521,217 a 542,942; in quanto ai chilometri-tonnellate, la cifra passò da 143,855,792 a 149,852,113.

D'altra parte, la distanza media di trasporto di una tonnellata da 146.16 è passata a 141.39. Come nel 1901, le derrate alimentari e gli oggetti mobiliari, occupano, in quanto al peso, il primo posto con 375,051 tonnellate = 35.39 0|0; vengono poscia i prodotti metallurgici con 161,513 tonn. = 15.24 0|0 e i materiali da costruzione con 159,539 tonn. = 15.05 0|0.

Le quattro categorie principali di tariffe accusano le quantità seguenti:

	1902 tonn.	0|0	1901 tonn.	0|0
Grande velocità . .	49,765 =	4.70	50,116 =	5.09
Spedizioni parziali .	52,439 =	4 95	49 465 =	5.02
Vagoni completi (P. V.)	266,621 =	25.15	248,845 =	25.29
Tariffe eccezionali . .	691,020 =	65.20	635,838 =	64.60

	1902 tonn.	1901 tonn.
Svizzera-Italia.	79,695	68,310
Italia-Svizzera (compresi i cereali rispediti da Brunnen)	306,963	297,926
Germania, Belgio, Olanda e Francia-Italia.	227,336	224,574
Italia-Germania, Belgio, Olanda e Inghilterra	111,027	106,036

In queste cifre sono pure comprese le merci rispedite da Chiasso, transito, Pino transito e Locarno transito.

I trasporti in provenienza ed in destinazione di Genova, compresi nel traffico con l'Italia, sono rappresentati dalla cifra di 222,490 tonn., cioè:

	1902 tonn.	1901 tonn.
In provenienza da Genova	202,215	189,164
A destinazione di Genova	20,275	19,440

Il prodotto del servizio delle merci è salito da franchi 10,519,988.88 a fr. 10,909,284.73: il maggior valore è dunque di fr. 389,303,85 = 3.70 0|0; per contro il prodotto medio per chilometro-tonnellata da 7.31 cent. è sceso e 7.28 cent.

Confrontati a quelli del 1901, i *prodotti diversi di esercizio* si divide come segue:

		1902	1901
Locazioni	fr.	946,244.13	946,903.76
Prodotti dei servizi ausiliari	»	5,932.49	5,374.83
Altri prodotti	»	5,236.36	3,745.35
Totale . . .	fr.	497,412.98	956,023.99

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Gli studi per l'ordinamento ferroviario.

Il Ministro Balenzano, a Maderno, ha lungamente conferito con S. E. Zanardelli intorno alla nota questione ferroviaria.

Circa gli ultimi studi ordinati dal Ministro dei Lavori Pubblici, intorno al problema ferroviario, l'on. Balenzano credette opportuno che in essi si comprendesse anche l'eventualità di un possibile e conveniente accordo con le Società esercenti le Strade Ferrate sulla base dei criteri fondamentali del progetto Spaventa. E diede incarico di fare questi studi a cinque funzionari dell'Ispettorato delle ferrovie: comm. Calvori, ispettore superiore; Cappello, Monacelli, De Benedetti e Saint-Cyr, ispettori.

Il disegno di legge che l'on. Spaventa presentò alla Camera nel maggio del 1874, intendeva dare un migliore assetto all'esercizio delle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabro Sicule e proponeva pertanto il riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali e l'appalto dell'esercizio delle Ferrovie medesime, insieme con quelle Calabro-Sicule di proprietà dello Stato, alla Società per le Ferrovie Meridionali.

Con questo progetto, rimasto allo stato di relazione, si assegnava alla Società delle Meridionali, che avrebbe esercitato l'intera rete delle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, un canone fisso per ogni chilometro di linea esercitata, più un tanto per ogni tonnellata-chilometro e per ogni viaggiatore-chilometro.

Queste assegnazioni potevano variare qualora variassero i prezzi dei carboni.

Gli studi dei funzionari dell'Ispettorato sono pertanto condotti su queste direttive:

1) Stabilire a favore delle Società esercenti un canone fisso, tale da compensare le spese di manutenzione e di trazione, consolidando in certo modo le spese effettive che le Società sostengono per il traffico che esse hanno attualmente, tenuto conto dei nuovi organici del personale e di possibili economie con l'estensione del servizio economico e con altri provvedimenti;

2) Stabilire una quota fissa in ragione di ciascun viaggiatore-chilometro e di ciascuna tonnellata-chilometro, per compensare gli aumenti che si verificheranno sul traffico attuale.

Con questo sistema, dice la *Tribuna*, lo Stato sarebbe libero di stabilire a piacer suo tariffe, orari e numero di treni e si arriverebbe con esso ad un temperamento che potrebbe forse soddisfare tanto i fautori dell'esercizio di Stato, quanto i fautori dell'esercizio privato.

Si tratta, come si vede, di studi molto sommari, finora; non certo di progetti e tanto meno di convenzioni concrete, come è stato detto da qualche giornale; e solo dal risultato di tali studi e di tali indagini, si potrà aver norma per giudicare se eventualmente convenga seguire nella soluzione del problema ferroviario i criteri sopra indicati.

Le conclusioni sommarie preliminari del lavoro che i cinque funzionari dell'Ispettorato stanno facendo non potranno essere presentate al Ministro che nella seconda metà di settembre.

*

L'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri, in seguito a deliberazione dell'assemblea generale dei soci, ha incaricato una Commissione di studiare tutti i miglioramenti introdotti nelle ferrovie dell'estero, per determinare quali sieno da proporsi per le ferrovie italiane, allorchè prossimamente verrà in discussione il nuovo ordinamento ferroviario.

><

Riforma della legge sui lavori pubblici.

Ci viene comunicato che le Sottocommissioni per la riforma della legge sui lavori pubblici, per ciò che riguarda le strade ed i contratti, hanno adempiuto al mandato loro conferito e fra non molto il presidente della Commissione plenaria presenterà all'on. Ministro Balenzano lo schema del disegno di legge.

><

Per gli orari invernali sui laghi.

Domani si riunirà a Padova presso la Direzione della Società Veneta, la Commissione italo-svizzera, che dovrà trattare dell'orario invernale per la navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Lugano e di quello per le linee ferroviarie e postali ad essi affluenti.

><

Traforo del Sempione.

L'avanzamento del tunnel del Sempione in agosto 1903 fu di 329 metri, il che rappresenta una media di m. 13.75 per giorno di lavoro, ossia 163 sul versante nord e 166 sul versante sud. Il totale al 31 agosto era di m. 16,916 sopra m. 19,729.

Dalla parte nord la perforazione meccanica dovette essere interrotta durante 66 ore e 50', per verificare l'asse del tunnel, ed in seguito all'incontro di una sorgente d'acqua calda; sul versante sud la perforazione meccanica dovette essere sospesa per 242 ore e un quarto a causa dell'incontro di sorgenti d'acqua calda al chilometro 6.9.

Il deflusso dell'acqua dal tunnel sul lato sud è ora di 1034 litri al secondo.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare di locomotive e carri provvisoriamente aggiudicate*).

Presso la Società esercente la Rete Adriatica ebbero luogo le gare nazionali per le seguenti provviste di materiale mobile:

5 locomotive in conto aumento di dotazione. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Giovanni Ansaldo di Genova al prezzo di L. 1.50 per chilogrammo di locomotiva, e L. 1 per chilogrammo di tender;

26 locomotive tender e 150 carri Serie V in conto rinnovamento. La fornitura delle locomotive venne provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Ansaldo (10 locomotive) al prezzo di L. 1.68 per ogni chilogrammo, e alla Ditta Broda (16 locomotive) al prezzo di L. 1.58 al chilogrammo. Vennero provvisoriamente aggiudicati 25 carri alla Ditta Romano Righi a L. 4800; 25 alla Ditta Società Italiana E. Breda a L. 4800; e 25 alla Ditta Officine di Savigliano a L. 4800. I carri (75) senza freno in tre lotti vennero aggiudicati provvisoria-

mente alla Ditta Officine Meccaniche già Miani e Silvestri al prezzo di L. 4000 caduno;

50 carri, Serie V, metà con freno a mano e metà senza freno. Concorsero 32 Ditte, delle quali 5 nazionali e 27 estere. Le offerte variarono da L. 5290 a L. 3425 per carro, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Van der Zypen et Charlier di Coln Deutz al prezzo di L. 3425.

(*Gare di lavori provvisoriamente aggiudicate*).

Presso la Direzione dei Lavori delle Rete Adriatica, in Ancona, ebbero luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento della stazione di Mozzecane, per l'importo di L. 35,000. Delle 11 Ditte ammesse alla gara, 6 soltanto presentarono offerta di ribasso variabile dall'8.01 al 15.91 per cento, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Tabarelli, di Mozzecane, che fece il ribasso del 15.91 0[0;

Ampliamento della stazione di Morbegno, per l'importo di L. 51,300. Delle 9 Ditte ammesse alla gara, 6 presentarono offerta di ribasso variabile dall'1.60 al 15.15 per cento, e l'appalto rimase aggiudicato alla Ditta Giacomo De Filippis, di Cottiglio, che fece il ribasso di L. 15.15 0[0;

Consolidamento della trincea al km. 17.862-17.997 della linea Roma-Orte, per l'importo di L. 10,000. Delle 5 Ditte invitate, nessuna fece offerte di ribasso, e la gara fu dichiarata deserta.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Contratti per provvista di locomotive, carri, ecc.*).

Nell'adunanza tenutasi in Milano ieri, 11, dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colle Costruzioni Meccaniche di Saronno, per fornitura di 9 locomotive Compound a sei ruote accoppiate, coi relativi tender;

Colla Società Italiana E. Breda, per costruzioni meccaniche, di Milano, per fornitura di 30 locomotive, come sopra, coi relativi tender:

Colla Société Autrichienne-Hongroise, priv. des Chemins de fer de l'État, di Vienna, per fornitura di 10 locomotive, come sopra, coi relativi tender;

Colla Ditta G. Ansaldo e C., di Genova, per fornitura di 10 locomotive, come sopra, coi relativi tender;

Colla Società Italiana E. Breda, per costruzioni meccaniche, di Milano, per fornitura di 50 carri coperti, serie H;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 50 carri, come sopra;

Colle Usines de Braine-le-Comte (Belgio), per fornitura di 50 carri come sopra;

Colla Ditta Johann Weitzer-Maschinen-Waggonfabrik, di Arad, per fornitura di 25 carri coperti, serie H-FC;

Colla Ditta suddetta per fornitura di 6 carri-scuderia, serie G-FC;

Colle Officine Meccaniche, di Milano, per fornitura di 125 carri coperti a due assi, serie H-FC;

Colla Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, per fornitura di 50 carri scoperti, serie L;

Colle Officine e Cantieri Liguri-Anconitani, di Genova, per fornitura di 25 carri come sopra;

Colla Ditta A. Tabanelli e C., di Roma, per fornitura di 25 carri scoperti come sopra;

Colla Ditta Clemente Nobili e Fratelli, di Bologna, per fornitura di 25 carri come sopra;

Colla Società per la fabbricazione della biacca pura Carpeneto e C., di Genova, per fornitura di kg. 50,000 di biacca fina in polvere;

Colla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per fornitura di 52 semafori con accessori;

Colla Ditta A. Brambilla, di Milano, per ripristino del magazzino merci di Milano P. G., incendiatosi il 27 maggio c. a.;

Colla Ditta Taverna Luigi, di Alessandria, per fornitura, carico, trasporto, scarico, spandimento e profilatura di mc. 22,600 di ghiaia vagliata a risanamento massicciata sul tronco Frugarolo-Novi;

Colla Société Anonyme John Cockerill, di Seraing, per fornitura di tonn. 9535 di rotaie d'acciaio per l'armamento della Domodossola-Arona e della Arona-Santhià;

Colla Ditta Masnata e Picasso, di Genova, per fornitura di kg. 60,000 di sevo di bue;

Colla Ditta Lazzarini Gustavo, di Ceprano, per correzione dell'alveo del fiume Sacco fra Segni e Sgurgola;

Colla Ditta Bonifacio ing. Salvatore, di Genova, per ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento in calotta della galleria di Ronco;

Colla Ditta Ing. Romano Righi e C., di Reggio Emilia, per fornitura di 50 carri scoperti, serie L;

Colla Ditta Bocca Antonio, di Vigevano, per appalto lavori d'armamento relativi al collegamento diretto delle stazione di Milano P. R. colla linea di Venezia.

(*Proposte di lavori*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della spalla verso Battipaglia del ponte sul fiume Lambro, al km. 75.612, fra le stazioni di S. Mauro e di Centola sulla linea Battipaglia-Reggio, per la spesa di L. 61,100.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti di lavori*).

La Società esercente la Rete Sicula ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i progetti per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Applicazione del sistema Mouras ai cessi delle stazioni di Cefalù, Imera, Castrogiovanni, Bicocca, Santa Caterina, Canicatti, Caldare, Girgenti e Siracusa, per L. 10.755;

Trasformazione in ferro della pavimentaziane in legno dei vecchi ponti esistenti sulle linee, per l'importo di L. 132,000;

Impianto di un serbatoio d'acqua di metri cubi 300 al km. 70.166 della linea Palermo-Porto Empedocle, per alimentare il rifornitore e il fabbricato alloggi della stazione di Roccapalumba, per L. 25,100, di cui lire 16,500 per i lavori da appaltarsi.

(*Noleggio di 300 carri refrigeranti*).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per il noleggio di 300 carri refrigeranti, di cui 50 atti al trasporto del vino.

Ritenuto che le speciali tariffe eccezionali, approvate coi Decreti Reali 24 giugno e 3 agosto, intese a favorire nel miglior modo possibile i trasporti dei prodotti del suolo, tanto in destinazione all'estero quanto in servizio cumulativo colla Mediterranea e coll'Adriatica, saranno causa di considerevole aumento nel traffico delle derrate e del vino, troviamo molto opportuna la proposta

anzidetta, la quale gioverà anche a fornire elementi di giudizio sull'entità delle future provviste di materiale, che saranno per occorrere in relazione ai nuovi bisogni creati coi suaccennati provvedimenti di tariffe eccezionali.

><

Onorificenza.

Con recente Decreto, su proposta del Ministro delle Poste e Telegrafi, è stato nominato cavaliere della Corona d'Italia l'ing. F. Maternini, Ispettore-capo del servizio del Materiale della R. M.

All'ottimo funzionario, che alla grande attività e competenza accoppia una non meno grande modestia, le nostre sincere congratulazioni.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha disposto perchè le sezioni di ritorno dei biglietti di andata e ritorno Cecina-Pisa, siano tenute valide per partire col treno 1 del giorno successivo a quello della relativa emissione. Eguale provvedimento ha essa deciso di adottare per i biglietti di andata-ritorno Campiglia Marittima-Pisa-Cecina-Livorno e Campiglia-Livorno, i quali saranno tenuti validi per ritornare da Livorno col treno 39 del giorno successivo a quello della distribuzione dei biglietti medesimi.

><

Biglietti speciali per i viaggiatori di commercio.

Siamo informati che parecchie fra le più importanti Camere di commercio del Regno hanno rinnovato i voti già espressi al Ministro dei Lavori Pubblici per la istituzione di biglietti speciali pei viaggi in ferrovia a favore dei viaggiatori di commercio. — Le ragioni addotte meritano veramente di essere prese in considerazione. — Si osserva che se le ferrovie trovano modo di accordare ribassi pei pellegrini, per le compagnie teatrali, per individui viaggianti a gruppi, ecc., dovrebbero trovar modo di accordare ribassi anche ai viaggiatori di commercio, imperocchè dal commercio e dal trasporto delle merci, deriva il loro benessere. — Con tale ribasso un gran numero di picccoli industriali italiani avrebbero agio di mandare in giro i proprii viaggiatori per fare conoscere gli articoli di ciascuna industria. — I *desiderata* delle Camere di commercio, a questo riguardo sarebbero: la istituzione di biglietti di 500 chilometri di percorso da essere rilasciati ai commessi viaggiatori, previa presentazione di una tessera personale rilasciata dalla Camera di commercio. Tali biglietti sarebbero pagati a tariffa ordinaria e valevoli per un anno; alla scadenza le Amministrazioni ferroviarie dovrebbero accordare un ribasso del 25 al 50 per 0[0, a seconda che i chilometri percorsi siano dai 500 ai 3000. — Pei bagagli poi si chiede lo stesso trattamento, cioè il pagamento ordinario alla partenza ed il ribasso di cui sopra all'esaurimento dei biglietti.

Si nota che facilitazioni di tal genere si riscontrano anche presso altre nazioni. In Austria le ferrovie accordano ribasso ai bagagli contenenti campionari; mentre le Società di Navigazione accordano il 25 per 0[0 sul biglietto di passaggio. In Inghilterra i viaggiatori di commercio godono il beneficio di pagare per biglietto semplice quello di andata e ritorno, ed il trasporto gratuito di una certa quantità di bagaglio. — In Italia, ove lo sviluppo delle piccole industrie è tuttora meschino, si sente impellente il bisogno di facilitazioni. Se pertanto il Governo, per sviluppare le attività, progetta servizi ferroviari economici, e se si dimostra ben disposto verso industrie nuove, dovrebbe interessarsi anche delle piccole industrie. Nè le Società ferroviarie avrebbero danno: quella economia che si domanda sarebbe compensata dall'introito derivante dal maggior traffico; tanto più che il ribasso si domanda sui biglietti esauriti ed in ragione dei chilometri percorsi.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Sistemazione del passo a livello al km. 192.160 della linea Roma-Firenze e dell'attiguo ponticello di un metro di luce, comune alla ferrovia Foligno-Terontola, per lire 5200.

Impianto nella stazione di Bagnacavallo di una stadera a ponte a rotaia continua, in luogo di altra di vecchio tipo da trasformarsi e reimpiegarsi nella stazione di Quaderna, per L. 7200.

Impianto di un terzo binario nella stazione di Trepuzzi, per L. 41,100, oltre il materiale metallico d'armamento. Ammontare dei lavori da affidarsi per appalto, L. 10,800.

Sistemazione del servizio di acqua nella stazione di Fossacesia, per L. 5100, di cui L. 3800 per i lavori da appaltarsi.

Sostituzione delle rotaie da kg. 36 per metro lineare, tipo V 4 ex-Romane, attualmente in opera nei binari della fossa per la visita e la riparazione delle vetture a lunga base, con altre del tipo R. A. da kg. 48 per metro lineare, nelle officine di Firenze, per L. 1450.

Impianto di nuovi binari per la demolizione e la ricostruzione di un piano caricatore militare nel piazzale di Campofiore presso la stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 26,800, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza in alcuni passi a livello del tronco Olmeneta-Brescia, in dipendenza dell'attuazione del servizio economico sulla linea Cremona-Brescia, per L. 15,600.

Trasformazione ed impianto nella stazione di Samoggia della stadera a ponte, tolta d'opera dalla stazione di Alsenò, per L. 1400.

Rete Mediterranea:

Consolidamento delle fondazioni della seconda pila da Acqui del ponte N. 12 sulla Bormida, presso Bistagno, ad uso provinciale e ferroviario, al km. 38.714-38.811 della linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 3630.

Completamento e ricarico della scogliera al ponte sul torrente Entella presso Chiavari, per L. 6200.

Sistemazione definitiva del tratto Segni-Sgurgola contro le piene del Sacco. Costruzione di due nuovi ponti ai km. 56.812 e 65.867 della linea Roma-Napoli, per lire 595,000.

Sistemazione definitiva del tratto suddetto. Correzione dell'alveo del Sacco per sopprimere i ponti ai chilometri 58.991 e 59.248, per L. 490,000.

Costruzione della diga a valle del ponte sulla Dora Baltea presso Calciavacca, sulla linea Chivasso-Casale, per L. 160,000.

Impianto del secondo binario al ponte sul Ticino a Buffalora, sulla linea Milano-Torino, per L. 922,500 (di cui L. 834,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico di armamento.

Sgombro delle frane nella trincea di Rossano, fra le stazioni di Narzole e di Cherasco, sulla linea Savona-Bra, per L. 1670.

Costruzione del fabbricato per cessi e saletta di ricovero dal lato dei treni dispari nella stazione di Montelupo, per L. 4400.

Sistemazione della spalla Roma e delle pile prima e quarta del viadotto Gorarella, al km. 183.845 della linea Roma-Pisa, fra le stazioni di Rispescia e di Grosseto, per L. 1160.

Aggiunta di binari nella stazione di Pontedecimo, previo ampliamento e modificazione del servizio merci a piccola velocità, per L. 373,730, di cui L. 130,000 per i lavori da appaltarsi, oltre il valore del materiale metallico di armamento.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sostituzione della bilancia a ponte da 20 tonnellate, con altra da 30 tonnellate, nella stazione di Rivarolo Ligure, per L. 6380.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Cambiano, per L. 4860.

Risanamento dei locali terreni ed impianto d'un pozzo tubolare alla fermata di Villabella, sulla linea Valenza-Vercelli, per L. 660.

Rete Adriatica:

Applicazione di scaricatori Siemens ai cordoni telegrafici riservati all'Amministrazione ferroviaria, sotto le gallerie di Riola e di Piancasale, sulla linea Bologna-Pistoia, per L. 215.

Prolungamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cattolica S. Giovanni, per L. 3870.

Consolidamento della trincea al km. 78.100 della linea Bari-Taranto, per L. 29,000.

Costruzione di 4 pignoni a difesa del rilevato presso la spalla destra del ponte sul fiume Trigno al chilometro 421.622 della linea Ancona-Foggia, per L. 20,500.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Cadeo, per L. 32,430.

Costruzione locale atto all'ungimento delle molle a balestra nelle officine veicoli di Rimini, per L. 216.

Copertura e provvista di una pompa a mano per il pozzo in muratura della stazione di Soresina, per L. 380.

Consolidamento del ponticello di m. 6 di luce al chilometro 81.568 della linea Milano-Venezia, per L. 1400.

Rete Sicula:

Rialzamento e prolungamento dei muri di difesa a mare fra i km. 312.635 e 318.287 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 81,500.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, giudicando su di una vertenza del Consorzio pel torrente Frotene in Larpone, riguardante la materia dei *Consorzi idraulici* (Opere di bonifica - Classificazione dei terreni - Determinazione dell'aliquota - Ricorsi), ha preso la seguente decisione:

« Non è competente l'autorità giudiziaria, ma solo quella amministrativa a risolvere le controversie relative alla classificazione dei terreni ed alla ripartizione delle quote fra gli interessati ai consorzi idraulici di bonifica.

« I ricorsi amministrativi in materia di consorzi debbono avere per oggetto l'impugnazione tempestiva di una speciale deliberazione delle rappresentanze consorziali.

« Non può quindi impugnarsi la giustiza ed opportunità dell'aliquota di contributo imposta alle diverse categorie di consorziati, al solo scopo di ottenere la riduzione delle quote personali del ricorrente, quando non siasi tempestivamente ricorso nè contro il provvedimento che stabiliva le aliquote per categorie, nè contro quello che ha fissata la quota individuale del ricorrente ».

— La Quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *Strade comunali obbligatorie* (Cancellazione dall'Elenco - Sue conseguenze - Se e quando la strada cessi di essere comunale):

« La cancellazione di una strada dall'elenco delle obbligatorie, di cui nell'art. 12 della legge del 1868, non fa perdere alla strada stessa il carattere di comunale, a meno che non siasene fatta esplicita menzione nella proposta della Giunta Comunale e nella relativa deliberazione del Consiglio Comunale, e questa inoltre contenga la esplicita dichiarazione prescritta dall'art. 18 della legge del 1865 circa la destinazione del suolo delle strade stesse.

« Se niuna dichiarazione si legge nella deliberazione sovra indicata, la cancellazione non ha altro effetto che di sottrarre la detta strada alle prescrizioni eccezionali della legge del 1868 e di rimetterla sotto il regime ordinario di quella del 1865 ».

— Il Consiglio di Stato ha espresso il seguente parere in materia di *Strade vicinali* (Manutenzione a carico di privato frontista - Concorso del Comune - Quando possa imporsi):

« È da annullarsi la deliberazione della Giunta Provinciale Amministrativa che imponga ad un Comune una quota di spesa per la manutenzione di una strada vicinale, quando non risulti che questa strada sia fra le strade vicinali più importanti; tanto più se l'onere della manutenzione della strada sia a carico di un privato, e da questo non sia stata presentata alcuna domanda per ottenere il concorso del Comune ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Torino, con sua recente sentenza riguardante la materia dell'*Elettricità* (Impianto di condutture - Facciate delle case - Servitù di passaggio), ha stabilito la seguente massima:

« Le facciate delle case verso le vie e piazze pubbliche sono esenti dalla servitù di passaggio per le condutture elettriche, quando, invece di formare capo con la via o piazza, ne siano comunque separate, come, ad esempio, se intercedesse una striscia di terreno di privata proprietà.

« Qualora le condutture fossero state già applicate, deve ordinarsene la remozione col risarcimento dei danni ».

— La Corte di Cassaz. di Firenze ha sentenziato quanto segue in materia di *Trasporti ferroviari* (Trasporto di merci già avariate al momento dell'accettazione - Dichiarazione di garanzia omessa - Responsabilità delle ferrovie).

« L'art. 95 dell'All. D alla legge 27 aprile 1885 sulle Convenzioni ferroviarie, stabilendo che le Società ferroviarie possano esigere dallo speditore una dichiarazione di garanzia per accettare merci che presentano traccie visibili di avaria, accorda con ciò alle Società una facoltà, non impone un obbligo.

« Perciò, quando l'Amministrazione ferroviaria ometta di farsi rilasciare tale dichiarazione, non si può tenerla incondizionatamente responsabile delle avarie verificatesi nelle merci trasportate, ma la sua responsabilità è contenuta soltanto nei limiti dell'art. 400 del Codice di Commercio e 129 e 130 dello stesso, All. D ».

— In materia di *responsabilità della pubblica Amministrazione* (Danno permanente alla proprietà privata - Le-

sione di diritto - Indennità). la Corte di Cassazione di Torino ha sentenziato quanto segue:

« Se la esecuzione di un'opera pubblica reca danno permanente ad una proprietà privata, diminuendone il valore e l'utilità per conseguenza diretta dell'opera stessa, si verifica lesione del diritto patrimoniale del proprietario, e nasce per esso la correlativa azione onde ottenere il risarcimento.

« Se quindi l'elevamento del piano stradale, eseguito nell'interesse di una linea ferroviaria, sia causa permanente di inondazioni che danneggiano gli stabili vicini, e ne diminuiscono il valore, spetta al proprietario l'azione per l'indennità di cui all'art. 46 della legge sulle espropriazioni ».

><

Atti relativi alle tariffe eccezionali.

A cura del Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) è stato pubblicato un volume, il quale contiene gli atti relativi alle tariffe eccezionali ordinate dal Governo coi Reali Decreti 24 giugno e 3 agosto 1903. Il detto volume si è suddiviso in tre parti.

La prima parte contiene: Il verbale delle adunanze tenute in Roma dal 14 al 25 aprile 1903, coi rappresentanti delle Società Ferroviarie, per lo studio dei ribassi di tariffe nell'interesse del Mezzogiorno; le tariffe eccezionali attuate col Regio Decreto del 24 giugno 1903, divise in due parti, una per le tariffe delle reti Adriatica, Mediterranea in servizio interno e cumulativo anche colla rete Sicula; e l'altro per le tariffe applicabili in servizio intorno della rete Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, ed anche in servizio cumulativo fra di esse; i fogli di ripartizioce dei prezzi delle singole tariffe eccezionali suddette; i prospetti dei reintegri a carico dello Stato per le nuove tariffe eccezionali; il testo del Regio Decreto 24 giugno 1903; il testo del Regio Decreto 27 luglio 1903.

La parte seconda comprende: I provvedimenti presi col Regio Decreto 3 agosto 1903; le nuove tariffe eccezionali a piccola velocità ordinaria applicabili, per il servizio interno delle reti Adriatica e Mediterranea e cumulativo anche colla rete Sicula, per il servizio interno e cumulativo delle reti Sicula e Sicula Occidentale; i fogli di ripartizione che alle tariffe stesse si riferiscono; i relativi prospetti dei reintegri a carico dello Stato.

Finalmente la parte terza comprende le tariffe eccezionali per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, attuate in relazione ai Regi Decreti 24 giugno e 3 agosto 1903, con gli analoghi fogli di ripartizione dei prezzi delle nuove tariffe ed i prospetti dei reintegri a carico dello Stato.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, aderendo al desiderio del Municipio di Cotrone, ha disposto che vengano applicati ai trasporti d'acqua potabile, quivi inviati da Cosenza, le agevolezze tariffarie concesse a quelli provenienti da Napoli, e cioè l'applicazione dei prezzi delle tariffe 104 G, V. ridotti del 50 per 100.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni Ferroviarie per concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta Giorgio Cini, per trasporto di pietrame, ghiaia, ecc., è rinnovata pel periodo dal 1° gennaio 1904, al 30 giugno 1905, elevando il pedaggio da L. 1.0815 a L. 1.13 per treno-chilometro, tassa erariale compresa;

2) Proposta dell'Adriatica concernente la estensione della tariffa locale n. 235, P. V., ai trasporti di acido solforico in partenza dalle stazioni di Bussi, Barletta e Roma;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovare pel periodo dal 30 luglio 1903, al 30 giugno 1905, la concessione accordata alla Ditta Giorgi pel trasporto di pali telegrafici da Bracciano a Spezia;

4) Proposta dell'Adriatica concernente la rinnovazione alle stesse condizioni, per il periodo dal 1° settembre 1903, al 31 agosto 1904, della concessione accordata alla Ditta Luigi Senoner, per trasporto di fusti vuoti da Mantova a Cormons, transito per Trieste;

5) Proposta della Mediterranea per concessione accordata alla Società Anonima Cooperativa « La Maremmana » di effettuare i suoi trasporti di doghe da Viterbo-Porta Romana a Civitavecchia, al prezzo speciale di L. 4.539 per la rete secondaria e di L. 3.914 per la rete principale, compreso il diritto fisso, carico e scarico a cura e spese delle parti. La concessione è estesa anche ad altre Ditte che fossero per farne domanda;

6) Proposta dell'Adriatica per ammettere a fruirne del prezzo concessionale, in base alla concessione accordata alla Ditta Ballestrers-Brothers, concessionaria di trasporti di carbone fossile da Venezia a determinate stazioni, anche i trasporti eseguiti dalla Ditta stessa per Pontelagoscuro;

7) Proposta dell'Adriatica per concessione di proroga della concessione accordata alla Società Italiana degli alcools, pel trasporto di grano avariato da Venezia a Milano.

Notizie Ferroviarie Italiane

La direttissima Roma-Napoli. — Alla Ditta Parisi venne concessa dal Governo una proroga per lo studio da essa intrapreso della direttissima Roma-Napoli.

Ferrovia Livorno-Cecina. — Abbiamo già annunciato che questa pratica sarà presto esaminata dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Intanto siamo informati che in rapporto ad essa delibererà il 19 corr. anche il Consiglio provinciale di Livorno che proporrà L. 10,000 annue di concorso per parte della Provincia.

Ferrovia Modena-Persiceto. — Il tronco della nuova ferrovia Modena-S. Agata-Persiceto, che verrebbe ad integrare l'intera linea Modena-Ferrara, sta per entrare nella fase esecutiva.

Infatti, ottenuti dalle R. Prefetture di Modena e di Bologna i necessari decreti in ordine alle espropriazioni per causa di pubblica utilità, è già stato disposto ogni cosa per le operazioni planimetriche relative alla compilazione del progetto tecnico particolareggiato della ferrovia predetta.

Gli ingegneri Giuseppe Vitali ed Alfonso Sassoli hanno dato principio da Persiceto agli studi del tracciato, eseguendo sul terreno i rilievi tachimetrici.

Ferrovie complementari Calabresi. — Nel nostro giornale del 5 corr. annunziammo che per la concessione delle linee complementari calabresi, oltre alla domanda dell'ing. Anaclerio, per la Cosenza-Paola, esisteva anche quella della Provincia di Cosenza.

Ora siamo informati che l'ing. Anaclerio, che ha domandata la concessione di tutto il gruppo ferroviario calabrese, ha chiesto l'autorizzazione per un anno per poter

procedere allo studio sul terreno delle suddette linee, allo scopo di completare i suoi progetti.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1903.* — Nella decade 21-31 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,858,456, con un aumento di L. 121,313.45 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1903 si ragguaglia a L. 26,993,464, presentando un aumento di lire 980,175.62 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1903.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,441,718.80, con un aumento di L. 99,812.69 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1903 si ragguaglia a L. 90,457,240.54, e presenta un aumento di L. 3,675,305 44 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 356,479, e presentano una diminuzione di L. 18,607 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1903 ammontano a L. 1,768,999, con una diminuzione di L. 24,251 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Lugano-Porto Ceresio. — In questi giorni venne depositato presso il Dipartimento Federale Svizzero delle ferrovie una domanda di concessione per l'esercizio di una ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica che partendo dalla stazione di Lugano giunga allo stretto di Lavena. Questa linea, proseguendo nel territorio italiano fino a Porto Ceresio, costituirà la più breve comunicazione fra Lugano e Milano accorciando sensibilmente il viaggio fra le due città.

Secondo un piano di massima della progettata nuova ferrovia, gentilmente trasmessoci, il tracciato, dopo aver passato lo stretto di Lavena, costeggiando il laghetto di Ponte Tresa a settentrione del monte di Caslano, corre per le campagne di Caslano, supera la Magliasina a valle del ponte attuale e, costeggiando il lago d'Agno, tocca questa borgata, per di là salire a Serocca e Bioggio, seguendo all'incirca il tracciato della strada carrozzabile.

Da Bioggio la nuova linea attraversa il piano, indi per il versante occidentale del monte di Biogno (Crespèra), sale verso Muzzano e per la peschiera raggiunge la carrozzabile Agno-Lugano sulla sponda meridionale del laghetto fin sotto Sorengo, ove costeggiando la collina salirebbe al colle di Montarina per metter capo alla stazione ferroviaria di Lugano.

La lunghezza della progettata linea su territorio ticinese, cioè da Lavena a Lugano, quindi non tenuto calcolo del tronco di raccordo Lavena-Porto Ceresio su territorio italiano, sarebbe di circa 13 chilometri.

Ferrovie Svizzere d'accesso al Sempione. — Siamo informati che i periti internazionali incaricati di riferire intorno al traforo del Loetschberg — senatore Colombo, signor Garnier di Bruxelles e Poutzen di Parigi — in compagnia dei loro colleghi svizzeri, si sono recati nei giorni scorsi a Kandersteg per discutere il tracciato della linea prolungante fino nel Vallese quella che attualmente già mette in comunicazione il lago di Thun con Frutigen, nella valle della Kander. Questo è il progetto detto del Loetschberg, che ottenne finora la preferenza, ma la questione non è affatto risolta in suo favore.

Il 28 agosto, i periti recaronsi al Simmenthal per confrontare i meriti del progetto concorrente, quello del Wildstrubal che si raccomanda per la modicità della spesa (cioè 46 milioni circa da Zweisimmen a Rarogne, compresa la spesa di un tunnel di circa 12 chilometri attraverso il masso del Wildstrubel), coll'altro che prevede l'impianto di una linea di grande circolazione internazionale con pendenza massima del 13 0/00.

Ferrovie Spagnuole. — *Risultati del 1902.* — Nel 1902, si apersero all'esercizio, in Spagna, 236 chilometri di ferrovie e 66 di tramvie.

Il numero dei viaggiatori per le ferrovie fu di 37,431,038, cioè 4,044,510 di più che nel 1901. In quanto alle merci, il numero delle tonnellate trasportate fu di 19,629,268 con un aumento di 831,200 sull'anno precedente.

I prodotti lordi furono di 283,829,344 pesetas con una eccedenza sul 1901 di 18,463,043 pesetas.

Lo Stato ha percepito, per l'imposta sui trasporti ferroviari 28,771,438 pesetas, cioè 680,677 pesetas di più dell'anno precedente. Quest'aumento di imposte sui trasporti impedisce naturalmente al traffico di svilupparsi come lo farebbe in condizioni normali.

Ferrovia dell'Abissinia. — Ecco, secondo il rapporto del Consiglio all'assemblea del 29 giugno scorso, alcune cifre interessanti concernenti la situazione finanziaria e l'esercizio nel 1902 della ferrovia costrutta in Abissinia, sotto il patronato del Governo francese.

La Compagnia ha un passivo di 56,529,000 fr. che si compone di 4 elementi: il capitale-azioni, 18 milioni; il capitale obbligazioni, 21,193,000 fr.; la sovvenzione capitalizzata dello Stato francese, 11,300,000 franchi; dei conti correnti e conti d'ordine per 6 milioni 37,000 fr.

All'attivo il principale articolo è il costo di primo impianto. 44,102,000 franchi. Vi sono dei fondi da realizzare per 7,800,000 franchi, di cui 3,400,000 franchi di azionisti, 3.750,900 franchi della Compagnia di assicurazione e 650,000 degli obbligatari.

Il rimanente dell'attivo comprende un incasso di franchi 2,732.000 e diversi articoli di minore importanza numerica. Il 24 dicembre 1902 il numero dei chilometri, aperti all'esercizio era di 310, da Gibuti a Dire-Daoua.

La lunghezza media esercitata nell'anno è stata di 226 chilometri. Nel traffico del 1902 si nota un importante progresso sull'anno precedente: il tonnellaggio delle merci del commercio propriamente detto ha raggiunto, infatti, 4500 tonnellate circa, contro 3362 tonn. nel 1901 e 1062 tonn. nel 1900. Il tonnellaggio totale, compresi i trasporti per la costruzione, ammontò a 14,500 tonn. contro 9400 nel 1901. D'altra parte, si trasportarono nel 1902, 9072 viaggiatori paganti, invece di 3498 nel 1901 e 1500 nel 1900; il numero dei viaggiatori paganti è dunque quasi triplicato nel 1902. I prodotti viaggiatori aumentarono a 65,917 fr., cioè una media mensile di 5500 fr.; essi non erano nel 1901 che di 3000 franchi circa e di 1600 fr. nel 1900.

Complessivamente i prodotti di esercizio e dei servizi annessi raggiunsero 1,342,019 fr. e le spese per gli stessi servizi furono di 1,032,359 franchi.

Ferrovie dell'Argentina. — Attualmente la Repubblica Argentina possiede chilometri 16,906.9 di ferrovie, dei quali 5377.7 appartengono alla Provincia di Buenos Aires, 3419.3 alla Provincia di Santa Fè, 2067.6 a quella di Còrdoba, 1065.6 a Entre Rios, e il resto alle altre Provincie e ad alcuni territori nazionali; fra questi non hanno ferrovie i seguenti: Missiones, Formosa, Santa Cruz e Terra del Fuoco.

Ferrovie Nord-Americane. — *L'esercizio ferroviario negli Stati Uniti.* — Si è pubblicato in questi giorni il consueto rapporto della « Interstate Commerce Commission » di Washington sull'esercizio ferroviario agli Stati Uniti per l'anno fiscale terminato nello scorso anno 1902.

La lunghezza totale della ferrovia risulta di 202,471 miglia, con un aumento di 5234 miglia sull'anno precedente e che è il più forte aumento dopo il 1890. Sono sopratutto gli Stati e i territori dell'Ovest, in via di sviluppo, che aumentano le loro reti con un accrescimento superiore a 100 miglia per ogni Stato.

I trasporti sono stati eseguiti da 41,228 locomotive ed 1,640,220 vagoni, non compresi i vagoni privati, di cui 36,991 pei viaggiatori.

Il personale comprende 1,389,315 impiegati; l'ammontare degli stipendi e salari si eleva a 3,380,000,000 di franchi, rappresentanti il 60.50 0[0 delle spese d'esercizio. Con le famiglie di questi impiegati, si calcola che le ferrovie facciano vivere circa l'8 0[0 della popolazione totale degli Stati Uniti.

Il capitale totale impiegato nelle ferrovie si eleva a milioni di franchi 60,678 circa.

Durante l'anno fiscale predetto le ferrovie hanno trasportato agli Stati Uniti 649,878,506 viaggiatori e 111,089,347 tonnellate di merci. Le entrate lorde hanno raggiunto 8,631,000,000 e le spese 5,581,000,000.

Notizie Diverse

Le tariffe ferroviarie ridotte per i vini e le paste alimentari. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il decreto-legge che estende alle altre regioni del Regno non contemplate nel decreto 24 giugno 1903, n. 249, il ribasso dei prezzi pel trasporto ferroviario dei prodotti viniferi e delle paste alimentari.

Imbarco e sbarco delle merci pericolose. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato nel numero di lunedì 7 corr. il regolamento che determina le norme per l'imbarco, trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose. Unito al regolamento è l'elenco delle varie merci pericolose cioè infettanti, tensive infiammabili, esplosive e fulminanti, classificate per gruppi e specie.

In dipendenza dell'applicazione del nuovo regolamento sono abrogati gli articoli dal 523 al 528 e dall'849 all'856 del regolamento 20 novembre 1879 per l'esecuzione del Codice della Marina mercantile.

Per evitare gli scontri ferroviari. — Leggiamo nella *Cronaca Prealpina:*

Il giovane e studioso signor Stagni Alessandro di Varese, già inventore di un freno ingegnosissimo, semplice e pratico per le biciclette, che le difende anche dai ladri, e di altri congegni che attendono la loro pratica applicazione, ha studiato ora un nuovo mezzo per evitare gli scontri ferroviari, mezzo che, secondo il nostro avviso, mette in evidenza quale sia una delle soluzioni del grave problema.

Per mezzo di una serie di circuiti elettrici opportunamente disposti lungo la linea e nei quali i treni in marcia vengono automaticamente inseriti, avviene che quando due treni corrono su di uno stesso binario, giunti ad una determinata distanza, i circuiti elettrici fanno funzionare sulle locomotive di entrambi una potente soneria, che avverte i macchinisti del pericolo.

In tal modo non solo la segnalazione d'allarme si compie quando i treni corrono in direzioni opposte, evitando così gli scontri, ma anche quando corrono su di una medesima direzione, evitando gli investimenti.

Sappiamo che in questi giorni tale congegno verrà sottoposto all'esame ed al giudizio di alcuni ingegneri competenti.

Commercio Italo-Messicano. — Da un rapporto del signor Antonio Orlandi-Cardini, delegato commerciale d'Italia al Messico, in questo paese nel mese di marzo 1903 furono importate dall'Europa merci per un valore tassato di piastre 6,745,364.05 pari a L. 15,177,069.11 (cambio medio 2.25). Nei primi 9 mesi dell'anno fiscale 1902-903 furono importate dall'Europa merci per un valore tassato di piastre 56,364,836 79 pari a L. 126,820,882.

L'Italia nel mese di marzo ha importato merci per un valore tassato di piastre 27,124.70 e nei primi 9 mesi per piastre 373,444.86.

L'Italia per l'importazione viene dopo l'Inghilterra, la Germania, la Francia, la Spagna e il Belgio, il quale ha importato merci per 2,157,094.08 piastre.

Nell'esportazione per l'Europa che nei primi 9 mesi dell'esercizio è salita a piastre 34,606,898.96 l'Italia figura per piastre 2190.

La principale esportazione del Messico è l'argento che nei primi 9 mesi dell'esercizio 1902 903 è stato esportato per piastre 60,451,937.

Il commercio Franco-Italiano. — La Camera di commercio italiana a Parigi, informa che durante i primi sette mesi del 1903, il commercio franco-italiano si è elevato a 181,469,000 franchi, dei quali 93,946,000 di merci francesi esportate in Italia e 87,523,000 di merci italiane entrate in Francia (commercio speciale, metalli preziosi non compresi).

I prodotti francesi in aumento nell'esportazione per l'Italia sono: seterie e borra di seta, tessuti, passamaneria e nastri di seta e di borra seta: pelli e pelliccerie gregge e lavorate; prodotti chimici; pietre e terre per arti e mestieri, ghisa, ferro, acciaio e rame; bastimenti in legno, in ferro e in acciaio; macchine ed apparecchi meccanici; automobili e velocipedi, strutto, olii, sego o grassi; pesce fresco, secco e in conserva; legno comune; carta, cartone, libri ed incisioni; giocattoli, ninnoli, spazzole, ventagli e bottoni; fili di tutte le specie; vestimenta e biancheria; sementi, vini, pacchi postali, ecc.

I prodotti italiani in aumento all'entrata in Francia sono: vini in fusti, in bottiglia ed in fiaschi; burro, selvaggina, pollame e piccioni; frutta da tavola fresche e secche; canapa greggia pettinata e stoppa; pelli e pelliccerie greggie e lavorate; cappelli di paglia e treccie per cappelli di paglia, filo di seta da cucire; minerale di piombo; marmi ed alabastro; zolfo, prodotti chimici, vasellami, vetrami e cristallerie; generi medicinali, tartaro e feccia di vino; mobili, ecc.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (18 settembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti al restauro e consolidamento del palazzo comunale già Clarelli, in via Giulia, n. 79, per lire 40,000. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000. Dep. spese L. 800.

Municipio di Cossombrato (Alessandria) (18 settembre, ore 10). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico alla borgata Madonna dell'Olmetto, per L. 18,000. Consegna lavori 8 mesi. Deposito provv. L. 1800. Fatali 3 ottobre.

Municipio di Veccana (Como) (19 settembre, ore 13). — Appalto dei lavori e somministrazioni per la sistemazione dell'acquedotto, per L. 13000. Cauz. L. 1300. Deposito provv. L. 700. Dep. spese L. 900. Fatali 5 ottobre, ore 12.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Brescia (19 settembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dei lucernari, restauro delle doccie e grondaia nella fabbrica d'armi in

Gardone Valtrompia, per L. 4000. Dep. provv. L. 400. Ultimazione lavori 30 giorni. Doc. 15 settembre.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Perugia (19 settembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di restauro del tetto della Cavallerizza coperta, in Perugia, per L 4000. Deposito provvisorio L. 400. Ultimazione lavori giorni 40. Documenti fino al 15 settembre.

Direzi ne Genio Militare di Bologna (21 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma Taddeo Della Volpe, in Imola, per L. 3000. Deposito provvisorio L. 300. Deposito spese L. 150. Ultimazione lavori giorni 40. Documenti fino al 19 settembre.

Amministrazione R. Liceo-Ginnasio e Convitto Nazionale di Benevento (21 settembre, ore 12). — Appalto dei lavori di restauro, di sistemazione e di ampliamento del locale ove hanno sede il Liceo, il Ginnasio ed il Convitto Nazionale, per L. 87,614.59, oltre L. 11,385.41 a disposizione. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 8000. Doc. fino al 18 settembre.

Municipio di Milano (21 settembre, ore 13, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del canale di fognatura lungo le vie Ciro Menotti, Rosolino Pilo, Ermenegildo Pini e Felice Casati, costituenti un tronco del collettore di Nosedo (ramo sinistro alto). per L. 240,000. Consegna lavori 280 giorni. Documenti fino al 15 settembre, ore 16. Offerte 21 settembre, ore 14. Dep. provv. L. 24,000.

Muuicipio di Arienzo (Caserta) (21 settembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di sistemazione a basoli vulcanici di due tratti della strada provinciale che attraversa l'abitato di quel Comune, e di riattazione della strada esterna Pizzola, provvisoriamente aggiudicato al signor Alfonso Evidente di Gioacchino, col ribasso dell'1.60 per cento su L. 28,904.69, e cioè per L. 28,442.19. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 600.

Municipio di Ventimiglia (Porto Maurizio) (21 settembre, ore 10, definitivo). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti alla costruzione di via Antonio, tra via Mazzini e via Vallone S. Secondo nel sestiere Sant'Agostino, per L. 8836.86. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 300. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Serra San Bruno (Catanzaro) (22 settembre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione cumulativa delle condutture di acqua potabile, delle sorgenti Cheli e Prato e delle opere di distribuzione interna nell'abitato di Serra San Bruno, per L. 44,077.77. Deposito provvisorio L. 2203.88. Consegna lavori 3 mesi.

Prefettura di Ancona (23 settembre, ore 10.30). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica per ricovero delle merci sul ponte sporgente dei magazzini generali nel porto di Ancona, per L. 48,882. Documenti fino al 12 settembre. Dep. provv. L. 2500.

Prefettura di Parma (26 settembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di ripristino di un tratto lungo m. 370 in destra di Po, della difesa in buzzoni alla fronte di Zibello, costruita nel 1890 e danneggiata dalle piene del 1901 e 1902 e di mantellatura in sasso grosso della stessa buzzonata in Comune di Zibello, per L. 70,200. Deposito provvisorio L. 3000. Documenti 19 corr. Consegna lavori 250 giorni.

Prefettura di Ancona (26 settembre, ore 10.30). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica per ricovero delle merci sul ponte sporgente dei magazzini generali nel porto di Ancona, per L. 48,882 Doc. 12 settembre. Dep. provv. L. 2500. Fatali da destinarsi.

Amministrazione Provinciale di Caserta (26 settembre, ore 11). — Appalto dei lavori di mantenimento della strada provinciale di Ruviano, compresa tra l'abitato di Caiazzo ed il Volturno al confine della strada di Benevento, di m. 10,900, per annue L. 3250. Deposito provvisorio L. 550.

Municipio di Torremaggiore (Foggia) (28 settembre, ore 9). — Appalto dei lavori d'impianto di una officina per la produzione dell'energia elettrica della costruzione di apposito fabbricato, forniture e messa in opera di condotture, mensole, accessori, ecc., nonchè per l'esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata della città, per la durata di 30 anni e per annue L. 14,000 per l'illuminazione. Dep. provv. L. 10,000 Dep. spese L. 5000. Ultimazione lavori 6 mesi. Documenti fino al 27 settembre.

— (28 settembre, ore 9). — Concessione in appalto dell'impianto di una officina per la produzione dell'energia elettrica, della costruzione di apposito fabbricato, fornitura e messa in opera di condotture, mensole, accessori, ecc., nonchè per l'esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata della città di Torremaggiore, per la durata di anni 30, salvo il diritto al Comune di rescindere il contratto in qualunque epoca, purchè sia trascorso un decennio di esercizio in base al canone annuo di L. 14,000. L'illuminazione dovrà constare di 32 lampade ad arco, ognuna di sei ampères. ossia di 600 candele effettive, da restare accese per ore 1460 annue (media ore 4); di 140 lampade ad incandescenza, ciascuna da 25 candele decimali, da restare accese per ore 3650 annue (intera notte); di 64 lampade ad incandescenza (metà notte), in sostituzione degli archi. Il Comune fornirà gratuitamente il suolo occorrente per l'impianto dell'officina elettrica. Documenti 27 settembre. Deposito provvisorio L. 10,000. Deposito spese L. 5000.

Municipio di Trapani (30 settembre, ore 12, definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento e di restauro nella chiesa dell'Annunziata e del suo campanile, provvisoriamente aggiudicato per L, 68,721.88.

Prefettura di Potenza (7 ottobre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del ponte sul fiume Agri e del tratto stradale di accesso alla strada nazionale Valle d'Agri, di m. 1709.33, lungo il secondo tronco (ancora da costrurre) della strada provinciale n. 154, compresa fra la strada provinciale Tursi a Policoro e la strada nazionale suddetta, in provincia di Potenza, per complessive L. 847,036.05. Deposito provvisorio L. 40,000. Cauzione decimo. Consegna lavori 42 mesi. Documenti 28 settembre.

Forniture diverse.

Aste.

Officina governativa delle Carte Valori di Torino (24 settembre, ore 10). — Forniture: kg. 2000 di rame Korokoro in lastre; kg. 500 di stagno stretto in pani; kg. 6000 di piombo Figueroa in pani; kg. 400 di zinco Vieille Montagne in lastre. Deposito provvisorio L. 1200.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Torino (24 settembre, ore 9, unico definitivo). — Fornitura di kg. 45,000 di rame in pani a L. 1.90, L. 28,500. Cauzione L. 2850. Consegna giorni 40.

— (28 settembre, ore 9). — Forniture: kg. 150 di acciaio al nichelio, in bandelle, a L. 5, L. 700; kg. 400 di acciaio al nichelio, in filo grosso, a L. 5, L. 2000. Totale L. 2750. Cauzione L. 275. Consegna giorni 40.

Direzione Generale R. Arsenale 1° Dipartimento Marittimo di Spezia (28 settembre, ore 11, seconda asta). — Fornitura alla Regia Marina di olio di lino naturale, per complessive L. 78,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e R. Cantiere di Castellammare, provvisoriamente aggiudicata coi ribassi del 28 e del 5.60 0|0, e cioè per L. 53,083.01. Risultati d'asta 2 ottobre, ore 11. Dep. provv. L. 7810.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (5 ottobre, ore 11). — Fornitura di lamiere di ferro omogeneo zincate occorrenti per la regia nave « Vittorio Emanuele », per complessive L. 26,109. Dep. provv. L. 2610. Risultati d'asta 9 ottobre, ore 12. Fatali 30 ottobre, ore 12. Deposito spese L. 800.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 5	7mbre 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	567
» » Mediterranee	» 484	480
» » Meridionali	» 694	690.75
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 440	440
» » » (2ª »)	» 420	420
» » Secondarie Sarde	» 257	257
» » Sicule	» 673	672
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 356	355.50
» » Cuneo 3 0|0	» 382	382
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 °/₀	L. 100	99.70
» » Mediterranee 4 0|0	» 509	509
» » Meridionali	» 356	356
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 324	325
» » » 2ª emiss. »	322	322
» » Sarde, serie *A*	» 359	359
» » » serie *B*	» 359	359
» » » 1879	» 359	359
» » Savona	» 374	374
» » Secondarie Sarde	» 513.50	512.50
» » Sicule 4 0|0 oro	» 515	518
» » Tirreno	» 514.50	515
» » Vittorio Emanuele	» 378	377

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 21 al 31 Agosto 1903. — 6ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1065	—
Media	4760	4760	»	1065	1029	+ 30
Viaggiatori	1,859,803.00	1,854,228.17	+ 5,574.83	101,187.00	100,655.61	+ 531.39
Bagagli e cani	81,420.00	76,583.80	+ 4,836.20	3,667.00	3,445.12	+ 221.88
Merci a G.V. e P.V. acc.	396,574 00	374,285.20	— 22,288.80	16,180 00	15,312.28	— 867.72
Merci a P. V.	2,302,130.00	2,220,677.06	+ 81,452.94	97,495.00	96,955.31	+ 5,539.69
TOTALE	4,639,927.00	4,525,774.23	+ 114,152.77	217,529.00	211,368.32	+ 7,160.68
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Agosto 1903.						
Viaggiatori	10,909,894.00	10,484,534.65	+ 425,359.35	545,534 00	525,757.84	+ 19.776.16
Bagagli e cani	494,630.00	470,675.60	+ 23,954.40	20,422.00	18,651.22	+ 1,770.78
Merci a G.V. e P. V. acc.	2,135,571.00	2,075,938.18	+ 59,632.82	78,059.00	76,176.91	+ 1,882.09
Merci a P. V.	12,310,523.00	11,880,781.59	+ 429,741.41	1,142,846.00	480,772.39	+ 18,058.61
TOTALE	25,850,618.00	24,911,930.02	+ 938,687.98	924,317.00	1,101,358.36	+ 41,487.64
Prodotto per chilometro.						
della decade	974.77	950 79	+ 23 98	205.19	198.47	+ 6.72
riassuntivo	5,430.80	5,233.60	+ 197.20	1,073.09	1,064.11	+ 8.98

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *2ª Decade — Dall'11 al 50 Agosto 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	100,920.00	1,382.00	15,200.00	152,957.00	100 00	270,559.00	618.00	438.00
1902	113,145.00	2,217.00	19,407.00	155,287.00	587.00	290,643.00	618.00	470.00
Differenze nel 1903	— 12,225.00	— 835 00	— 4,207.00	— 2,330.00	— 487.00	— 20,084.00	»	— 32.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1903								
1903-904	532,426.00	9,808.00	91,092.00	727,306.00	11,513.00	1,372,145.00	618.00	5,220.00
1902-903	530,552.00	11,666.00	90,941.00	740,202.00	14,467.00	1,395,828.00	618.00	2,259 00
Differenze nel 1903-904	+ 1,874.00	— 1.858.00	— 7,849.00	— 12,896.00	— 2,954.00	— 23,683.00	»	— 39.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	48,303.00	672.00	5,473.00	16,739.00	88.00	71,275.00	482.00	148.00
1902	43,736 00	732.00	5,071.00	23,479.00	50.00	73,068.00	482.00	152.00
Differenze nel 1903	+ 4,567.00	— 60.00	+ 402.00	— 6.740.00	+ 38.00	— 1,793.00	»	— 4.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1903.								
1903-904	202,144.00	3,732.00	30,440.00	115,988.00	1,314.00	353.618.00	482.00	734.00
1902-903	195,372 00	3,659.00	26,846.00	131,028.00	1,273.00	358,178.00	482.00	743.00
Differenze nel 1903-904	+ 6,772 00	+ 73.00	+ 3,594.00	— 15,040.00	+ 41.00	— 4,560.00	»	— 9.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	11,964.00	85.00	467.00	2,131.00	»	14,645.00	23.00	637.00
1902	8,569.00	105.00	518.00	2,183.00	»	11,375.00	23.00	495.00
Differenze nel 1903	+ 3,395.00	— 22.00	— 51.00	— 52.00	»	+ 3,992.00	»	+ 142 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1903								
1903-904	27,797.00	558.00	3,177.00	11,704.00	»	43,236.00	23.00	1,880.00
1902-903	24,683.00	607.00	2,633.00	11,321.00	»	39,244.00	23.00	1,706.00
Differenze nel 1903-904	+ 3,114.00	— 49.00	+ 544.00	+ 383.00	»	+ 3,992.00	»	+ 174.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 80	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***) Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o. E. occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 48 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	—	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 48 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.	7 52 a.			10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W. R. (A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

Anno XXXVI. Sabato, 17 Ottobre 1903. **Num.** 42.

[M]ONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

[La]vori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA GRANDE COMMISSIONE REALE

E LA PICCOLA COMMISSIONE MINISTERIALE

Il Governo italiano, preoccupato dalle gravi spese incontrate per le ferrovie, delle quali, secondo il solito, non sapeva e non voleva rendersi conto, e desideroso di migliorare le cose allo scadere delle vigenti convenzioni ferroviarie del 1885, nominò una Commissione Reale con mandato di studiare il problema ferroviario, e di proporre il migliore sistema di esercizio allo scadere delle convenzioni vigenti, e cioè al 30 giugno del 1905.

Non è qui il caso di accennare alle molte vicende per le quali è passata questa Commissione, ma notiamo che eletto presidente l'on. Saporito, la Commissione si mise alacremente all'opera per soddisfare al mandato conferitole, radunando in apposito locale buon numero di impiegati presi a prestito da diversi Ministeri per scegliere e spogliare un'infinità di documenti; poi, secondo il solito, si prepararono grandi questionari che ottennero risposte vaghe e contradditorie; si tennero un'infinità di sedute nelle quali si discusse tutto lo scibile ferroviario, ma con una energia poco comune l'on. Saporito, che aveva preso sul serio il suo mandato, pubblicò, nello scorso maggio, una voluminosa Relazione generale, la quale promette vari altri volumi di relazioni speciali e di documenti.

Intanto, precisamente in fin di maggio, avveniva una grande discussione alla Camera sul problema ferroviario, e molti oratori, e anche alcuni di quelli che fanno parte della Commissione stessa, criticarono acerbamente la Relazione Saporito, che venne difesa, sebbene debolmente, dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Ma approvato l'ordine del giorno dell'on. Rubini che invitava il Governo a presentare alla Camera pel 30 novembre prossimo un progetto concreto per risolvere il problema ferroviario, il Ministro dei Lavori Pubblici, che aveva dichiarato di dare la preferenza all'esercizio fatto da Società private, in conformità alle conclusioni della Commissione Reale, nominò una nuova Commissione composta di cinque impiegati di quel Ministero per preparare uno schema di convenzione da servire di base per aprire trattative con le Società esercenti.

Se la logica dovesse essere la guida delle nostre azioni, pare che questa piccola Commissione avrebbe dovuto partire dagli studi della grande Commissione Reale, e vagliando e precisando le diverse proposte, con opportune correzioni ed aggiunte, venire a formulare uno schema di convenzione.

Invece la piccola Commissione mise completamente da parte tutto il lavoro della grande Commissione della quale non accettò nemmeno una sola proposta, ed è venuta fuori con uno schema di convenzione che è basato sopra concetti completamente diversi, ed il Ministro lo fa suo ed apre trattative con le attuali Società esercenti.

Io voglio ben ammettere che le proposte di una Commissione, per quanto essa sia Reale, e per quanto abbia lavorato con autorità e con coscienza, non debbano legare il Governo in modo assoluto; ma non so comprendere che dopo aver nominata una Commissione, dopo averla fatta lavorare per tre anni con mille onori e lusinghe, e anche con considerevoli spese, il Governo getti tutto da parte come se la Commissione non fosse mai esistita.

Questa Commissione Reale che vede ora gettati nel cestino i suoi grossi volumi, si sente umiliata; ma è facile prevedere che il Governo in avvenire non troverà più alcuno che accetti di far parte di Commissioni Reali per lavorare inutilmente, ed essere sconfessato.

***

La grande Commissione Reale, considerando le condizioni in cui si trova l'Italia, aveva giudicato che il miglior partito possibile era quello di conservare l'esercizio ferroviario fatto da Società private, e stipulare delle nuove convenzioni modellate su quelle del 1885. Invece la piccola Commissione ministeriale vuole fare un passo decisivo verso l'esercizio di Stato, per compiacere ai socialisti ed ai protezionisti, ma volendo nello stesso tempo non scontentare troppo i fautori dell'esercizio privato, e per non contraddire troppo direttamente alle proposte della Commissione Reale, propone uno schema di convenzione il quale conserva le Società esercenti riducendole a semplici appaltatrici di trasporti, disinteressate dell'incremento dei prodotti e del buon andamento del servizio, restando il Governo

assoluto padrone delle tariffe e dell'ordinamento dell'esercizio.

Così la proposta della piccola Commissione si deve considerare come un avviamento e una preparazione all'esercizio di Stato, e perchè il Governo possa essere padrone di stabilirlo quando che sia, vuole che le nuove convenzioni sieno rescindibili di cinque in cinque anni, o, come si disse poi, in dieci anni.

Con il concetto della piccola Commissione, le Società esercenti non sono più che un accessorio, un riempitivo che può essere tolto con facilità. Esse pel momento sono un comodo pel bilancio dello Stato, perchè servono ad anticipare dei capitali, servono a velare il grosso debito che deve fare il Governo.

E il primo scoglio che ha incontrato la piccola Commissione è stata la liquidazione finanziaria delle attuali convenzioni che si presenta molto gravosa per l'erario, e della quale molti timidi si dimostrarono impressionati.

Ma la piccola Commissione risolve tutta questa intricatissima liquidazione con pochi articoli. Stabilisce arbitrariamente che il credito delle Società esercenti al 30 giugno 1905 sarà di 472 milioni, mentre tutti sanno che sarà molto maggiore; ma ammesso pure che il credito delle Società si limiti a quella cifra, vediamo come esso sarebbe pagato.

Lo Stato cederà alle Società 97 milioni che rappresentano il valore degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio. E qui bisogna notare che questo valore dovrebbe essere stabilito da inventario in contradditorio e non « a priori » e da una parte sola; poi bisogna notare che questi sono già in parte proprietà delle Società.

Poi lo Stato cederebbe alle Società 200 milioni, che, sempre a giudizio del Governo, rappresentano l'attivo delle Casse di previdenza e di soccorso dei ferrovieri, portando a carico del bilancio dello Stato tutti gli oneri per pensioni e soccorsi. E per i rimanenti 175 milioni a saldo il Tesoro pagherà alle Società l'interesse e l'ammortamento in 60 anni.

Come si vede il Tesoro contrae con le Società due debiti palesi, l'uno di 97 milioni e l'altro di 175, ma carica il bilancio dello Stato dell'onere delle Casse di previdenza che è un onere indefinito che nessuno fino ad oggi ha mai valutato esattamente, ma che ammonta ad una somma rilevantissima.

Così, oltre al debito palese di 272 milioni, il Tesoro viene gravato di altro debito larvato che approssimativamente si può valutare a 400 milioni.

E tutto questo è considerato dalla piccola Commissione col pomposo titolo di « liquidazione finanziaria delle vigenti convenzioni », ma il pubblico lo chiamerà un pasticcio senza alcuna sincerità. Il Tesoro resta gravato di un ingente debito che nessuno sa ed osa di stabilire, e chi sa come e quando si potrà venire ad una liquidazione di queste povere casse che si trascinano avanti da vent'anni accumulando debiti e complicazioni.

*
* *

Per le convenzioni nuove la piccola commissione stabibilisce che lo Stato sia assoluto padrone delle tariffe e dell'ordinamento del servizio, e che le Società sieno semplici appaltatrici dei trasporti senza avere ingerenze o interesse sull'ammontare dei prodotti ferroviari. A carico delle Società andranno tutte le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, con eccezione soltanto delle spese per gli aumenti patrimoniali che vanno a carico esclusivo del Tesoro, senza alcun fondo speciale di previdenza.

E per rimborsare le Società esercenti delle spese di esercizio sono stabiliti tre generi di compensi, e cioè:

a) Compenso fisso a corpo eguale alla spesa media fatta dalla Società nell'ultimo quinquennio d'esercizio, il quale compenso fisso deve servire a rimborsare le Società qualora l'esercizio si mantenga uguale a quello dell'ultimo anno di esercizio fatto sotto il regime delle attuali convenzioni.

b) Compenso proporzionale per qualunque aumento di servizio che le Società dovranno realizzare per ordine del Governo, e questo compenso sarà ragguagliato al prezzo da stabilirsi dell'unità di traffico a peso brutto, diversa a seconda che si tratti di treni diretti, od omnibus, o misti, o merci.

c) Altro compenso speciale del 3.80 0|0 del prodotto totale dell'esercizio per provvedere ai lavori che fino ad oggi andavano a carico dei tre fondi di riserva, e cioè ai lavori per guasti prodotti da forza maggiore, ai ricambi della parte metallica dell'armamento, e al rinnovamento del materiale mobile reso inservibile dall'uso. E si stabilisce che se vi saranno economie in queste spese, i 4|5 andranno a benefizio dello Stato.

Si potrebbe discorrere molto a lungo sopra questo sistema di compensi, ma per brevità io mi limiterò a notare che non è possibile di trovare una Società la quale si assuma l'esercizio delle ferrovie, sia pur anche per soli cinque anni, prendendo per base del compenso la media delle spese fatte nei cinque anni precedenti. Evidentemente bisogna tener conto del rischio che si corre per il possibile aumento del carbone e dei metalli, e sopratutto bisogna tener conto dell'aumento delle spese che verrà dai diritti che lo Stato ha concesso al personale ferroviario. Se il Governo nello scorso anno ha ceduto alle esigenze dei ferrovieri, potrà opporsi ad ulteriori esigenze nel 1905? E anche nel caso che il Governo cambi sistema, ed abbia il coraggio di opporsi ad ulteriori pretese dei ferrovieri, possono le Società non tener conto degli aumenti concessi nello scorso anno che ammontano all'enorme cifra di L. 9,200,000? E i 4,200,000 lire che fino al 30 giugno 1905 vanno a carico del bilancio dello Stato, non andranno forse a carico delle Società esercenti?

Per il pagamento proporzionale agli aumenti di servizio che saranno ordinati dal Governo, credo che si avranno delle gravi difficoltà a stabilire e ad applicare i prezzi delle unità di traffico; ma non voglio insistervi, e voglio ammettere che si trovi modo di stabilire un accordo.

Per l'ultimo compenso del 3,80 0|0 del prodotto lordo, osservo che questo viene a sostituirsi ai tre fondi di riserva che esistono oggi in forza delle vigenti convenzioni, e che al 30 giugno 1905 presenteranno complessivamente un rilevantissimo debito che resta a carico del bilancio dello Stato.

Io non so davvero quali siano i criteri che la piccola Commissione ha adottato per fissare questa misura di retribuzione, e per conseguenza attenderò di conoscerli per discorrerne; ma osservo che è ben strana la pretesa di fissare « a priori » questa somma senza fare l'inventario delle linee e del materiale mobile, e vedere quali siano veramente gli oneri che si vogliono addossare alle Società.

*
* *

Come si è fatta la finzione che il Tesoro rimborsi alle Società tutti i crediti che avranno al 30 giugno 1905, così si fa anche la finzione che le Società versino nelle casse del Tesoro il loro capitale che è stabilito in 375 milioni.

Ma in realtà le Società non verseranno nulla e tutto si fa sulla carta.

Infatti è stabilito che questo capitale sia formato da 97 milioni che rappresentano il valore degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio, e da 278 milioni che le Società dovranno spendere nel primo quadriennio per mettere le linee e il materiale mobile in regolare stato di esercizio.

E qui devo notare che tutti andarono a gara nel criticare le Convenzioni del 1885 accusandole di non essere state sincere, di essere state un tranello che poi ha portato una infinità di spese impreviste al Tesoro dello Stato; ma la nostra piccola Commissione passa di gran lunga il segno.

Infatti, dopo di aver fatto credere che il credito delle Società verso il Governo si limita a soli 472 milioni, ora suppone che bastino 278 milioni a mettere le linee in regolare stato di esercizio, mentre tutti sappiamo che i più modesti calcolano queste spese a 400 milioni almeno.

Così, cominciando con delle finzioni, si andrà di equivoco in equivoco, e il Tesoro dello Stato si troverà forzato a spese alle quali non si era punto pensato.

Pare incredibile! La piccola Commissione, che sdegna di seguire le proposte buone della grande Commissione, ne accetta poi gli errori più gravi, e dimenticando i disinganni che sono derivati dalle convenzioni del 1885, si illude che si possano fissare delle somme per lavori incerti e direi quasi ignoti al Governo!

Il principale e il più dannoso errore commesso dagli autori delle convenzioni del 1885 fu di credere e di stabilire empiricamente che con 159 milioni sarebbero state messe le ferrovie in regolare stato di esercizio, e così la Cassa degli aumenti patrimoniali si trovò fortemente indebitata fin dai primi anni.

Oggi si ricade negli stessi errori e si preparano simili disastri.

Ma vi è una aggravante. Con le convenzioni del 1885 le Società esercenti avevano interesse più del Governo al buon andamento del servizio ferroviario, avevano assicurata una vita di 20 anni almeno, e sapevano che eseguendo dei buoni lavori ne avrebbero goduto esse per le prime. Oggi con lo schema di convenzioni preparato dalla piccola Commissione si distrugge ogni interesse delle Società esercenti, e dando loro una vita di cinque o dieci anni si pretende che abbiano cura di spendere bene e di portare le ferrovie in buono stato, per farle godere da altri.

La piccola Commissione stabilisce che lo Stato paghi alle Società l'interesse del 3.50 0|0 sopra questo capitale di 375 milioni. E, a parte la stranissima idea che lo Stato debba pagare l'interesse sopra la somma di 97 milioni che costituiscono il prezzo degli oggetti venduti dal Governo alle Società, osservo che la piccola Commissione si illude completamente quando crede di trovare delle Società tanto ingenue che vogliano, per una vita di soli cinque anni, impiegare un capitale di 375 milioni a condizioni così disastrose.

La rimunerazione delle spese di esercizio è stabilita in modo che non rappresenta la spesa effettiva nemmeno nei casi ordinari, e avvenendo casi straordinari porterà delle perdite gravissime, e così le Società per pagare le spese di esercizio dovranno valersi degli interessi pagati dallo Stato sul capitale, e gli azionisti non avranno che un benefizio del 2 0|0, o forse meno.

Si direbbe che la piccola Commissione abbia escogitato tutto ciò per progetto, desiderosa di trovare repulse da ogni parte, e poter così legittimare il passaggio senz'altro all'esercizio di Stato.

*
* *

Desidererei di seguire passo a passo tutte le proposte della piccola Commissione, che dànno luogo a mille osservazioni; ma per amore di brevità mi limito a notare che il Governo riservando a sè la piena proprietà del materiale mobile, riserva anche a sè solo di disporre per ogni aumento senza alcun intervento delle Società.

Ma nello stesso tempo la piccola Commissione vuole che le Società sieno sempre pronte a fare quel maggior numero di treni che piacerà al Governo di ordinare, e vuole che le Società sieno esclusivamente responsabili verso il pubblico delle eventuali mancanze di veicoli richiesti dal commercio.

La contraddizione è troppo flagrante, ed è anche aggravata dal proposito già più volte manifestato dal Governo, che esso intende di valersi della piena padronanza delle tariffe pèr ordinare dei ribassi.

Evidentemente i ribassi di tariffe portano un aumento di traffico, e per essere ragionevoli bisognerebbe che ai ribassi si facesse precedere un conveniente aumento di materiale mobile. Ma la piccola Commissione non bada punto a queste inezie, e pare che voglia che non si provveda ad aumenti patrimoniali che quando si verifichino aumenti di prodotti.

Sulle semplici informazioni monche che hanno dato i giornali non è il caso di insistere su di ciò, e tralascio. Ma conchiudendo si può certamente affermare che tutto lo schema di convenzione preparato dalla piccola Commissione è fondato su concetti errati e presenta tante incertezze che non potrà essere accettato da alcuna Società, e, quel che è peggio, mancando di sincerità prepara delle brutte sorprese al bilancio dello Stato. E d'altra parte non vi sono sufficienti garanzie per impedire che il Governo, padrone delle tariffe e dell'ordinamento del servizio, ne abusi per soddisfare alle esigenze politiche del momento, ordinando dei ribassi inconsulti di tariffe e dei treni elettorali, a tutte spese della massa dei contribuenti, e specialmente dei contribuenti più poveri che poco o nulla si servono delle ferrovie.

Ing. Luigi Montezemolo.

SCIOPERO SULLE FERROVIE DELLA NORD-MILANO

Lo sciopero testè avvenuto sulle linee della Nord-Milano, di cui i lettori avranno letto ampie notizie sui giornali politici, è stato di una eccezionale importanza, quantunque si tratti di rete secondaria, e per avervi preso parte tutte le categorie di personale e per la durata del medesimo, ed anche per il danno arrecato ai viaggiatori ed alle merci per sì lunga sospensione, poichè, come è noto, quelle ferrovie servono una plaga assai abitata ed eminentemente industriale, congiungendo città importanti quali Como, Varese, Laveno.

Sono pure note le ragioni che furono utilizzate come incentivo alle prese determinazioni. Lo sciopero proclamato la notte dal 12 al 13 settembre durò fino alla fine di questo mese e non cessò se non quando inutilmente ricercato e proclamato lo sciopero pure delle reti principali, a cui si ribellarono i ferrovieri di queste, ed inutilmente richiesto un intervento del Governo, i ferrovieri della Nord videro la loro partita perduta e chiesero di riprendere servizio.

Questo avvenimento dà luogo a parecchie considerazioni e specialmente è da discutersi se il Governo debba intervenire nella questione fra capitale e lavoro. Nei consimili scioperi, come nel presente, i Comitati dirigenti i medesimi invocarono il non intervento, ed effettivamente il Governo di proposito si astenne. Pare però evidente che questa astensione assoluta fa il giuoco dei partiti più avanzati che promuovono queste agitazioni, poichè questi hanno ogni interesse a che avvenga detta impunibilità. Sembrerebbe quindi ovvio che, trattandosi di servizi pubblici e di ragioni quindi di utilità pubblica, il Governo abbia diritto e dovere di intervenire non con mezzi violenti, ma con mezzi coercitivi per leggo. Mancano le leggi al riguardo e dovrebbe il Parlamento provvedervi. E' recente il caso ricordato in questo giornale di uno sciopero di ferrovieri avvenuto nell'Australia e che fu soffocato per volontà stessa del paese e del Governo, i quali non permisero la sospensione di un servizio che, come la posta ed il telegrafo, sono ormai indispensabili.

Il fatto di avere sul fine dello sciopero invocato un intervento del Governo apparve contradditorio colle idee antecedenti sostenute dai promotori e come un atto di opportunismo: fu poi straordinario il modo con cui si diede al Governo l'invito perentorio con minaccia di sciopero generale ove in tre giorni non si vedessero gli effetti dell'intervento in odio alla Società esercente. E queste circostanze ed altre furono dai giornali solo registrate a titolo di cronaca ma non giudicate come sarebbe stato mestieri in quei giorni.

Si ricordino le accuse varie mosse alla Società della Nord-Milano dagli stessi scioperanti o per lo meno dai vari promotori e sostenitori dello sciopero. Nei primi giorni si accusò il Governo perchè si permetteva che il servizio fosse sospeso, quasichè si potesse improvvisarlo con personale ignorante.

Sarebbe ugualmente straordinario che in uno sciopero, per esempio di panattieri, gli scioperanti stessi movessero

lagni per la mancanza o l'insufficienza di quantità di pane offerto alla popolazione. Di poi quando la Società potè effettuare qualche treno, si accusò il Governo di permettere fossero questi treni effettuati con personale avventizio, che però poco per volta prendeva buona pratica. Si invocò un articolo dell'antico regolamento Spaventa, redatto quando le ferrovie erano bambine e quando non si aveva alcuna idea degli scioperi, quando le velocità dei treni erano piccole, ecc.

Detto regolamento parla di irregolarità nell'andamento del servizio, avvenendo le quali il Governo dovrà intervenire in odio allo Società esercenti. Ora nel caso presente le irregolarità lamentate erano conseguenza unica della mancanza di personale per l'effettuazione dei treni e per la sorveglianza delle linee, cioè dello sciopero, ed era straordinario che personaggi influenti invocassero tale legge per cercare di influire sull'animo delle autorità tutorie, mentre lo sciopero era stato inspirato e sostenuto da essi stessi.

Mai come in questo caso si misero in evidenza le strane contraddizioni opportunistiche in cui caddero i sostenitori della lotta. Pertanto le fatte considerazioni paiono buon argomento per decidere la questione se si debba o meno legiferare in proposito onde impedire la cessazione dei servizi di pubblica utilità. Ed a questo riguardo si deve rammentare che il Governo ha già in mano un mezzo coercitivo, quello della militarizzazione, ma questo non basta: devesi cercare un altro mezzo che tenda altresì a coprire di grave responsabilità quelli che promuovono scioperi siffatti. Ed al riguardo delle responsabilità è tipica la vivacità dei dibattiti postumi con cui i vari promotori e sostenitori si palleggiano la medesima: anzi la ricerca di essa ormai non riguarda più gli scioperanti che sono considerati vittime dell'altrui insipienza, ambizione ed intransigenza. Coloro che ebbero contatto diretto cogli scioperanti ad ogni momento, che li arringarono, dettarono vibrati proclami ed ordini del giorno e che vennero ora sconfessati, sembrano i veri responsabili di cui la legge dovrebbe occuparsi.

Ed ormai la discordia à aperta nel campo dei vari Comitati che rinnegano la propria azione con grande edificazione e disillusione degli scioperanti, che trainati troppo facilmente e senza plausibili ragioni al passo inconsiderato, contano ora molte vittime: vittime che i responsabili stessi sovra ricordati dovrebbero indennizzare.

***

Come complemento di quanto sopra riferiamo la sentenza pronunciata il 12 andante dal Tribunale civile di Milano, contenente una massima importante, nella causa intentata dalla Società delle Ferrovie Nord contro il Sotto-Capo stazione di Milano, signor Cesare Ricca, da 21 anni addetto alla Ferrovia stessa, il quale fece parte della Commissione del personale per la dichiarazione dello sciopere.

E' noto che una volta dichiarato lo sciopero, la Società diffidò il personale a rientrare in servizio entro il 16 settembre p. p., avvertendo che altrimenti si sarebbe ritenuto come cessato dal servizio.

Il Ricca è di quelli che non corrisposero all'invito. La Società allora gli mandò lo stesso giorno 16 settembre una lettera raccomandata, avvertendolo che non l'avrebbe più ripreso in servizio, perchè aveva risolto di suo arbitrio il contratto, e quindi essa Società non era più tenuta ad osservarlo; lo invitava intanto a presentarsi per la liquidazione del conto ed a lasciare liberi i locali da lui occupati entro 48 ore.

Il Ricca non si curò neppure di questa intimazione, e la Società dovette citarlo in Tribunale.

Questo, nella sua sentenza accogliendo completamente le conclusioni della Nord-Milano, dichiarò cessato per fatto del Ricca Cesare il contratto di locazione d'opera fra di esso e la Società; lo condannò alla rifusione dei danni da liquidarsi in altra sede di giudizio; gli ingiunse di lasciare in libertà, entro 48 ore dalla notifica della sentenza, i locali da lui occupati alla Stazione della Nord-Milano, sotto pena di esserne espulso con la forza; e lo condannò infine alla rifusione delle spese verso la Società, liquidate in lire 300, oltre quelle di sentenza e successive.

***

Accenniamo ai principali motivi del giudicato. La sentenza osserva che l'azione esperita dalla Società della Ferrovia Nord contro il Cesare Ricca si basa sul disposto dell'articolo 1165 del Codice civile, la disposizione del quale si collega colla precedente contenuta nell'articolo 1123, secondo cui i contratti di locazione d'opera hanno forza di legge, nonchè sull'articolo 25 del Regolamento sul personale, che è base di tale contratto, e secondo cui, quando l'agente stia assente dal servizio per tre giorni senza autorizzazione, è senz'altro ritenuto dimissionario.

Osserva la sentenza come il Ricca violò il patto e pose quindi per parità di trattamento la Società nel diritto di ritenersi a sua volta svincolata da ogni impegno verso di lui.

Il Ricca obbiettò che lo sciopero costituiva sempre sospensione e non cessazione del contratto di locazione di opera. Ma il Tribunale distingue: « Lo sciopero può valere come sospensione durante il corso delle trattative, che solitamente hanno luogo fra imprenditori e operai, perocchè in tale momento i due consensi, mentre stanno cercando di equilibrarsi per arrivare ad un nuovo accordo, mantengono vivo fra le parti il vincolo giuridico preesistente. Ma quando le trattative siano abortite per volere di questa o di quella, cessa lo stato vincolativo, perchè da una delle parti, e precisamente da quella che non annuì alle pretensioni dell'altra, riesce a mancare la prestazione del consenso. Nel caso invece che lo sciopero abbia luogo soltanto dopo la rottura delle trattative (come accadde nella specie in esame), desso costituisce senz'altro violazione del rapporto contrattuale preesistente, e l'imprenditore ha diritto di avvalersi di codesta infrazione del patto col ritenersi esso pure svincolato e di chiederne giudizialmente la risoluzione come ha fatto ».

Aggiunse ancora il Ricca, che in ogni caso il contegno e le domande del personale scioperante erano giustificate; ma anche su questo il Tribunale non condivide il parere del Ricca, ed osserva che non risultò provato che la Nord sia venuta meno ad impegni verso il personale, e specialmente all'osservanza del Concordato del 1901, che liquidava e definiva ogni vertenza anteriore.

Della sentenza è estensore il giudice avv. Mogno. Le ragioni della Società della Nord erano sostenute dall'avvocato Valdata, quelle del Ricca dagli avvocati Rugarli e Padoan.

RELAZIONE SULL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE PER L'ANNO 1901

A cura dell'Ispettorato governativo delle ferrovie è stata pubblicata la Relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1901, la quale presenta, in confronto di quella dell'anno precedente, alcune semplificazioni dovute alla ommissione dei prospetti riguardanti i particolari di costruzione e consistenza delle strade ferrate, la situazione finanziaria delle Società, ecc. Tali prospetti contengono dati pressochè costanti, e perciò possono riuscire ugualmente giovevoli anche se la relativa pubblicazione viene fatta a periodi.

Diamo ora qui di seguito i più importanti dati risultanti dalla statistica medesima:

Al 31 dicembre 1901, le ferrovie in esercizio avevano una lunghezza di km. 15,909,431, con un aumento di km. 22,724 in confronto alla lunghezza in esercizio al

31 dicembre 1900. L'aumento è dovuto all'apertura della linea Mandela-Subiaco.

Il rapporto della popolazione e della superficie territoriale dello Stato con la lunghezza in esercizio al 31 dicembre 1901, risulta come segue: lunghezza delle ferrovie in esercizio al 31 dicembre 1901, km. 15,909,431; popolazione dello Stato, abitanti 32,704,166; km. di ferrovia in esercizio per ogni 10,000 abitanti, km. 4865; estensione territoriale dello Stato, kmq. 286,648; km. di ferrovia in esercizio per ogni kmq., km. 0.0555.

Il costo delle ferrovie al 31 dicembre 1901 ammontava a lire 5.604,124,648, con un aumento, in confronto del costo al 31 dicembre 1900, di lire 222,977,595.

È da avvertire che nella somma di lire 222,977,595 sono comprese le spese fatte per l'acquisto del nuovo materiale rotabile per L. 186,077,122.

La quantità assoluta di materiale mobile in servizio al 31 dicembre 1901 risultava costituito da 3187 locomotive, 8714 vetture da viaggiatori, 59,280 carri da merci e bestiame, mentre al 31 dicembre 1900 si avevano in servizio 3067 locomotive, 8697 vetture da viaggiatori, 54,365 carri da merce e da bestiame, onde una variazione nell'anno 1901 di locomotive + 120, carrozze + 17, carri da merce e da bestiame + 4915.

La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nell'anno 1901 è stata di km. 76,053,283, nell'anno 1900 fu di km. 74,384,363, con una differenza nel 1901 di km. + 1,668,920; di cui per i convogli viaggiatori e misti km. + 470,365, per convogli-merci km. + 1,198,555.

Nell'anno 1901 i prodotti lordi ammontarono a lire 315,263,504.65, in confronto di lire 312,311,833.96, cui ascesero quelli del 1900. Nel 1901 si ebbe pertanto un aumento di prodotto su quello dell'anno precedente di L. 2,951,671.29, ripartito come segue fra le varie categorie dei prodotti, cioè: viaggiatori, — L. 1,795,323.32; grande velocità + lire 644,283.19; piccola velocità accelerata + lire 2,082,445.30; piccola velocità + lire 1,761,053.34; fuori traffico + lire 259,212.78.

L'aumento del prodotto medio chilometrico nel 1901, in confronto del 1900, fu di L. 102.50, essendo il prodotto stesso risultato di lire 19,810.45 nel 1901 e di lire 19,707.95 nell'anno 1900. Il maggiore prodotto del 1901 nella suddetta somma di lire 2,951,671.29 è dovuto ad aumento di traffico per lire 2,376,367.59 sulle grandi Reti e per lire 575,303.70 sulle ferrovie secondarie. Si osserva però che nei prodotti suindicati non sono compresi gli introiti a rimborso di spesa, i quali spettano interamente alle Società esercenti. Perciò, volendo tener conto di tutti i fattori del traffico ferroviario, converrà aggiungere lire 6,601,338.23 ai suaccennati prodotti del 1901 e lire 6,054,490.77 a quelli del 1900, e così la differenza fra i prodotti dei due anni 1901 e 1900 sarà effettivamente di lire 3,498,518.75, la quale somma rappresenta il maggiore prodotto dell'anno 1901 rispetto al 1900.

I viaggiatori trasportati nell'anno 1901, esclusi quelli con biglietto di abbonamento e circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, a zone (regionali), di abbonamento normali e per studenti, ascesero a n. 61,135,917, con un aumento di n. 1,440,497 degli analoghi trasporti nel 1900, che furono di n. 59.695,420.

I biglietti circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, a zone (regionali), di abbonamento normali e per studenti, venduti nell'anno 1901, furono 306,924, mentre nel 1900 furono 334,077, donde una diminuzione nel 1901 di 27,153.

I dati delle merci trasportate a grande velocità nell'anno 1901, in confronto del 1900, sono i seguenti:

a) *Quantità delle spedizioni:*

	1901	1900	Differenze
Bagagli, giornali, campioni e cani	2,055,354	1,996,020	+ 29,334
Pacchi ferroviari fino a 20 kg. .	2,350,410	2,133,107	+247,303
Merci a carro completo	3,308	3,775	— 467
Altri trasporti . .	6,317,397	6,455,625	—138,228
Bestiame	2,706	4,553	— 1,847
Totale	10,729,175	10,593,080	+136,095

b) *Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame:*

Merci a carro completo o tassate per tali . . . . tonn.	32,850	36,046	— 3,196
Bestiame . . capi	15,135	19,014	— 3,879

c) *Percorrenza delle merci e del bestiame:*

Merci a carro completo o tassate per tali . Tonn.-km.	2,961,499	3,508,118	—546,619
Bestiame Capi-km.	515,240	560,557	— 45,317

d) *Percorrenza media delle merci e del bestiame:*

Di una tonnellata di merci a carro completo o tassate per tali km.	90	97	— 7
Di un capo di bestiame . . . »	34	29	+ 5

I dati delle merci trasportate a piccola velocità accelerata nell'anno 1901, in confronto del 1900, sono i seguenti:

a) *Quantità delle spedizioni:*

Merci e bestiame (in complesso) . . . . N.	309,480	295	+ 14,101

b) *Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame:*

Merci a carro completo . . . tonn.	790,375	699,694	+ 90,681
Bestiame . . capi	2,796,294	2,815,197	— 18,903

c) *Percorrenza delle merci e del bestiame:*

Merci a carro completo tonn.-chil. .	174,967,749	137,806,338	+37,161,411
Bestiame capi-chil.	266,230,929	261,802,064	+ 4,428,865

d) *Percorrenza media delle merci e del bestiame:*

Di una tonnellata di merci a carro completo . . km.	221	197	+ 24
Di un capo bestiame . »	95	93	+ 2

I dati delle merci trasportate a piccola velocità nell'anno 1901, in confronto del 1900 sono i seguenti:

a) *Quantità delle spedizioni:*

Merci e bestiame (in complesso) . N.	2,103,200	1,781,620	+321,580
Altri trasporti . »	8,387,717	8,341,184	+ 46,533
In totale . . . . N.	10,490,917	10,122,804	+368,113

b) *Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame:*

Merci a carro completo o tassate per tali . tonn.	19,459,729	17,260,594	+ 2,199,138
Bestiame capi	36,310	42,474	— 6,164

c) *Percorrenza delle merci e del bestiame:*

Merci a carro completo o tassate per tali:

Tonn.-km.	2,056,225,512	1,985,176,215	+71,049,297
Bestiame:			
Capi-km.	1,291,387	1,690,467	— 399,080

d) *Percorrenza media delle merci e del bestiame:*

Di una tonnellata di merci a carro completo o tassate per tali . . . . km.	106	115	— 9
Di un capo bestiame . . »	35	40	— 5

Le spese di esercizio risultarono nell'anno 1901 di lire 247,214,694.99 e nel 1900 ammontarono a lire 239,516,399.09, con una differenza in più nel 1901 di L. 7,698,295.90.

A questo aumento di spesa hanno contribuito quasi tutte le varie categorie delle spese stesse e nella seguente misura: spese della Direzione e spese generali — L. 303,037 48; spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria e per la sorveglianza delle strade + L. 5,596,868.66; spese per il materiale e per la trazione + L. 495,397,23; spese per il servizio del traffico + L. 1,835,688.79; spese per servizi diversi + L. 73,398.70.

Il personale di esercizio richiese per l'anno 1901 una spesa di L. 67,379,218.09 per la Rete Mediterranea; di lire 55,312,058.33 per la Rete Adriatica; e di lire 6,479,918.94 per la Rete Sicula. Ora, mettendo a raffronto le spese stesse con l'ammontare della quota di partecipazione di prodotti e degli altri compensi e proventi dell'esercizio devoluti alle Società predette, si ha il seguente rapporto fra le spese di personale ed il prodotto; cioè: il 66.57 0[0 per la Mediterranea; il 62.25 0[0 per l'Adriatica; ed il 53,19 per la Sicula.

I prodotti netti dell'esercizio che nel 1900 furono di L. 78,849,925.04, discesero nel 1901 a L. 74,650,147,89, e presentarono pertanto una diminuzione di L. 4,199,777,15. Il rapporto poi fra le spese e gli introiti totali dell'esercizio, che nel 1900 fu di L. 0.75, è salito nel 1901 a L. 0,77.

Per avere un'idea concreta delle condizioni economiche dell'industria ferroviaria nell'anno 1901, quali risultano dalle attuali condizioni di esercizio, non basta conoscere l'entità dei prodotti e delle spese, ma è pure mestieri tener conto, da un lato, della parte dei prodotti ferroviari incassati dallo Stato, e, dall'altro, degli oneri a questi spettanti per sovvenzioni ai concessionari di ferrovie, nonchè per corrispettivi, rimborsi e compensi dovuti alle Società esercenti le ferrovie di proprietà dello Stato, promiscue e private.

Gli incassi dello Stato, per effetto dell'esercizio ferroviario, facendo astrazione dai proventi delle tasse erariali sulle proprietà, sul traffico e sui titoli ferroviari, nonchè dagli altri introiti ed utili diretti ed indiretti, si possono riassumere nella somma complessiva di lire 125,305,749.48; mentre poi le spese a carico dello Stato, facendo astrazione da quelle per la sorveglianza all'esercizio delle ferrovie, si possono ritenere nella cifra di lire 134,457,749.66. D'onde una differenza passiva di lire 9,152,000.18 verificatasi nell'esercizio delle ferrovie nell'anno 1901. Tale differenza va aggiunta agli interessi per il servizio dei debiti consolidati e redimibili contratti dallo Stato per le ferrovie.

A fronte di questa perdita derivante allo Stato nell'anno 1901 per effetto dell'esercizio ferroviavio, bisogna però mettere l'importo delle tasse erariali sui trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata e ordinaria in L. 22,459,645.17, oltre alle tasse sulle proprietà, sul personale e sui titoli, ed agli utili diretti ed indiretti che fruiscono le varie Amministrazioni governative, come, ad esempio, le dogane, le poste, i telegrafi, la guerra, ecc.

Volendo conoscere, anche per quanto riflette l'industria privata, il profitto ricavato nel 1901 dall'esercizio ferroviario a rimunerazione dei capitali da essa impiegati nelle ferrovie, si può stabilire il seguente raffronto fra gli introiti e le spese.

Gli introiti totali ammontarono a lire 318,242,156.36. Questa cifra è formata dal prodotto delle ferrovie italiane in L. 315,563,504.65, diminuito della parte incassata dallo Stato in L. 121,302,556.90, aumentata dai proventi a rimborso di spesa in L. 6,601,338.23, e dalle quote di prodotti, corrispettivi, sovvenzioni e rimborsi dovuti dallo Stato ai concessionari di ferrovie in lire 117,679,870.38.

Le spese in complesso salirono a L. 251,177,887.57. Questa cifra è formata: dal canone annuo dovuto allo Stato dalla Società Veneta per l'esercizio delle linee Schio-Vicenza, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, in lire 35,000; dal canone annuo dovuto allo Stato dalla Società delle Ferrovie Meridionali per l'acquisto delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, in lire 3,557,758.64; dalla quota dei fondi di riserva a carico della Società suddetta, per l'esonero dalle spese per danni di forza maggiore relativi alle linee di sua proprietà, in L. 370,433.94; dalle spese totali di esercizio, in lire 247,214,694.99.

La differenza attiva, che risulta pertanto di lire 67,064,268.79, rappresenta il beneficio dell'industria privata a rimunerazione dei capitali da essa impiegati nelle ferrovie.

Come chiusa del riassunto dei dati principali contenuti nella Relazione sull'esercizio delle Strade Ferrate italiane per l'anno 1901, pubblichiamo il seguente prospetto, dal quale si rileva quali siano stati i prodotti e quali le spese per dette ferrovie nel periodo dal 1885 al 1901:

Anni	Lunghezza media esercitata nell'anno Chilometri	Prodotti complessivi Lire	Spese d'esercizio Lire	Differenze
1885	10,291	215,868,073	145,490,705	70,377,368
1886	10,951	222,123,269	145,271,093	76,852,176
1887	11,544	240,992,669	156,604,100	84.388,569
1888	12,098	249,993,973	165,364,975	84,628,998
1889	12,796	254,748,017	168,394,065	86,353,952
1890	13,022	255,687,108	173,379,424	82,307,684
1891	13,217	257,072,507	178,459,705	78,612,802
1892	13,662	253,135,975	174,151,182	78,984,793
1893	14,280	250,859,149	175,276,613	75,582,536
1894	14,756	255,959,682	178,168,093	77,791,589
1895	15,217	260,236,489	182,612,742	77,623,747
1896	15,499	268,873,427	188,971,728	79,901,699
1897	15,570	279,810,833	198,317,567	81,493,266
1898	15,753	289,588,500	202,351,078	87,237,422
1899	15,819	305,764,482	216,847,918	88,916,564
1900	15,847	318,366,324	239,516,399	78,849,925
1901	15,914	321,864,843	247,214,695	74,650,148

L'ORGANIZZAZIONE DELLA MOSTRA FERROVIARIA
ALLA ESPOSIZIONE DI MILANO NEL 1905

Già al primo svolgersi dei lavori preparatori di organizzazione, l'area assegnata per l'Esposizione del 1905 nel Parco era apparsa insufficiente allo scopo. Ma fu specialmente la sezione Trasporti terrestri quella che ebbe a constatare quasi subito quest'insufficienza, data la ferma volontà di abbandonare le forme di Esposizioni seguìte sinora, le quali, per la monotonia del materiale mobile allineato sotto a capannoni e di quello fisso, disseminato in vari punti senza concetto direttivo e senza scopo, non possono certo riuscire gradite ed apprezzate dalla maggioranza dei visitatori.

La grande Mostra di Milano deve invece assumere una fisonomia speciale, apportandovi la vita, coll'accostarsi, per quanto sarà possibile, all'idea di un piccolo centro ferroviario animato, di un dock, di una stazione merci marittima, nella quale, quanto v'è di più moderno e di nuovo nella meccanica dei trasporti, verrà collocato in guisa da dare un'idea della sua ragione d'essere, del suo modo di funzionamento e dei vantaggi che presenta. Ma perchè nelle stazioni ferroviarie possano muoversi le locomotive, perchè si possano eseguire delle manovre, perchè si possano far funzionare gli scambi automatici, occorre una linea in rettifilo di 250 a 300 metri ed una superficie in proporzione.

Per far fronte adunque a questa e ad altre esigenze ed alle richieste di area che giungono, specialmente dall'estero, in misura superiore ad ogni previsione, venne deciso di iniziare tosto le pratiche coll'Autorità militare per poter occupare circa 200,000 mq. nella nuova Piazza d'Armi.

Resta la questione degli allacciamenti tra le due località, che distano, in linea retta, circa un chilometro. Detti allacciamenti dovranno essere varii, facili e spediti e costituire di per sè stessi un elemento di successo per la futura Mostra Tra i molti progetti che si stanno studiando, incontra largo favore quello di una ferrovia elettrica sospesa ad una sola rotaia, sul tipo di quella che funziona in Germania tra Bamen ed Elberfeld. Una travatura di sostegno appoggia sopra delle pile ad arco e sulla travatura corrono delle vetture sospese con ganci ad un'altezza da non portare inciampo alla circolazione ordinaria. Con questo mezzo la distanza tra il Parco e la Piazza d'Armi potrà percorrersi in poco più di un minuto.

Un altro punto interessante, sul quale conviene insistere, è l'organizzazione della Mostra retrospettiva dei trasporti così di terra come di mare.

Nessuna occasione migliore poteva presentarsi per contrapporre ai risultati delle audacie moderne i documenti del lento e progressivo svolgersi delle attività umane tendenti, col sopprimere lo spazio e le distanze, all'universale fratellanza.

Alle ferrovie è dedicata in questa Mostra speciale categoria, della quale ecco testualmente il programma:

1) Prime applicazioni di guide di legno o di ferro;

2) Primi tentativi d'applicazione del vapore alla trazione;

3) Prime linee ferroviarie in Inghilterra, in Francia, in Italia, in altri paesi: *a*) progetti, disegni, stampe, ecc.; *b*) documenti manoscritti ed a stampa, manifesti, orari, biglietti, ecc.; *c*) opuscoli, stampe, caricature, foglietti volanti di occasione per l'introduzione delle ferrovie;

4) Materiale mobile: macchine e vetture. Tipi già in uso nelle prime ferrovie;

5) Ricordi storici sui perfezionamenti introdotti nelle ferrovie;

6) Grandi opere ferroviarie, ponti, viadotti, gallerie, ecc. Progetti, disegni, stampe, documenti, ecc.;

7) Sviluppo delle reti ferroviarie nei tempi moderni: cartografia, iconografia, e documenti storici e statistici;

8) Ricordi storici sull'introduzione delle tramvie a cavalli, a vapore ed elettriche.

Giova ancora ricordare che le maggiori garanzie sono date dal Comitato agli espositori di questa Mostra. Esso s'impegna infatti di provvedere alla diligente custodia e conservazione degli oggetti esposti, in locale in muratura, con tutte le cautele che valgono a difenderli da ogni pericolo d'incendio, d'intemperie e di manomissioni. Assumerà poi piena responsabilità degli oggetti medesimi fino alla concorrenza del loro valore, fissato di comune accordo con gli espositori, i quali saranno esenti dalle tasse d'iscrizione e di occupazione d'area.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La Galleria del Sempione.

La nuova Convenzione conchiusa in questi ultimi giorni in vista del compimento del tunnel del Sempione venne firmata sabato scorso.

I termini precisi della medesima non sono ben noti.

Secondo le notizie pubblicate in questi giorni la Convenzione prevede un aumento di 4 1[2 milioni sul prezzo stabilito per il secondo tunnel. Per il primo tunnel la sovvenzione fu elevata a fr. 3,971,650, così ripartiti: per installazioni che l'Impresa ha stabilito a titolo permanente, mentre non era tenuta che ad installazioni provvisorie, fr. 1,400,000; per modificazione al piano di costruzione previsto per la stazione d'incrocio nei due tunnels, fr. 1,223,000; per il rincaro della mano d'opera a partire dall'11° chilometro, fr. 300,000; per installazioni speciali necessitate dal traforo in contropendenza a partire dall'11° chilometro, fr. 350,000; per l'impianto d'un canale permanente nella galleria sud, fr. 698,650; totale fr. 3,971,650. Il prezzo di costruzione dei due tunnels è aumentato da franchi 69,500,000 a 78,000,000.

La convenzione stipula che il primo tunnel e la galleria di base del secondo tunnel dovranno essere terminati e consegnati pronti all'esercizio il 30 aprile 1905, a condizione che l'Impresa sia autorizzata a lavorare le domeniche ed altri giorni festivi all'avanzamento della galleria.

Nei due anni che seguiranno il termine del primo tunnel, la Compagnia dovrà decidere se vuole far terminare il secondo tunnel dall'Impresa sulla base del contratto. In questo caso l'Impresa dovrà terminare il secondo tunnel, ad eccezione del rivestimento, nei 4 anni che seguiranno il giorno in cui venne dato l'ordine dalla Compagnia.

Nel caso in cui l'Impresa avesse terminato il primo tunnel prima del 30 aprile 1905, la Compagnia pagherà un premio d'anticipazione di fr. 2000 al giorno. Per contro, nel caso in cui l'Impresa sorpassasse questo medesimo termine del 30 aprile 1905, la Compagnia potrà infliggerle una penalità eguale, ossia fr. 2000 per ogni giorno di ritardo.

L'Impresa, come in un precedente numero abbiamo annunciato, aveva deciso di non più continuare l'avanzata sul lato svizzero, nel caso che le sue domande di compensi non venissero accettate; ora l'Impresa continuerà i lavori anche sul versante svizzero, dove in questi giorni hanno raggiunto il 10° chilometro sempre salendo, perchè dal piano del cunicolo di base l'avanzata si portò a quello di calotta per permettere lo scolo alle acque; si scenderà rapidamente per modo di raggiungere il piano

regolamentare. Ed all'avanzata del tunnel 2°, dove da più di un mese si lavorava a mano per economia, si rimetteranno le perforatrici.

Se tutto andrà secondo le previsioni, il Sempione potrà essere forato nella primavera prossima e completamente terminato per la fine dell'anno venturo.

In questi giorni visitarono la galleria il cav. ing. Cappello e l'Ingegnere-Capo del Municipio di Genova, guidati dal colonnello ing. Locher dell'Impresa del Sempione, i quali tre fanno parte della Commissione tecnica municipale di Genova per lo studio del terzo valico appenninico (direttissima Genova-Milano).

><

La ferrovia di Val Brembana.

Avant'ieri, a Roma, si è stipulata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a trazione elettrica e scartamento normale da Bergamo a San Giovanni in Bianco in Val Brembana.

La concessione è fatta per 70 anni col sussidio annuo chilometrico di lire 5000 da parte dello Stato, oltre una sovvenzione complessiva di lire 528 mila da parte della Provincia di Bergamo (concessionaria della linea) e dei Comuni ed altri Enti interessati.

La linea ha uno sviluppo di 30 chilometri, ed il costo, compresa la derivazione idraulica, l'impianto elettrico ed il materiale mobile e di esercizio, è preventivato in lire 6,080,000.

><

Direttissima Bologna-Firenze.

Presieduta dal senatore prof. Colombo si è radunata, nei giorni scorsi, al Ministero dei Lavori Pubblici la Sotto-commissione composta del comm. Alzona dell'Adriatica, del comm. Sanguinetti, presidente della Camera di Commercio di Bologna, del comm. Mercadante, del Ministero del Tesoro e del comm. Sanguini, capo-divisione all'Ispettorato governativo, incaricata dello studio sul traffico di competenza della nuova linea.

Fu deciso che la linea dev'essere a doppio binario con tutte le caratteristiche di primo ordine e di grande trasporto. Fu constatato che, mentre la Porrettana misura 133 chilometri, la direttissima è lunga solo 98, e che con essa si verrebbe da Milano a Roma in solo otto ore.

><

Ferrovia Alessandria-Ovada.

Il 10 corrente ad Alessandria, presenti il Sindaco di Alessandria, assessori e sindaci di Comuni interessati, venne firmato l'atto di sub-concessione della ferrovia Alessandria-Ovada alla Società Veneta per l'esercizio delle ferrovie secondarie di costruzioni Venete, la quale era rappresentata dai signori marchese Medici e comm. Monterumici.

Come è noto, questa linea ha un'importanza speciale anche in rapporto ai traffici internazionali, perchè dessa potrà riuscire di non lieve sussidio per l'inoltro delle merci che dal Porto di Genova sono dirette verso la Svizzera e la Francia.

La linea si distacca dalla Alessandria-Acqui e la lunghezza sarà di circa 33 chilometri.

><

Il R. Ispettore Generale Ottolenghi a riposo.

Siamo informati che il sig. comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate, ha presentato al Ministro domanda formale per essere collocato a riposo per motivi di salute.

><

La Commissione internazionale di Monaco (Baviera) pel traffico delle derrate alimentari.

Come abbiamo già da tempo annunziato nel *Monitore*, il giorno 22 del corrente mese si terrà a Monaco di Baviera una conferenza delle Amministrazioni ferroviarie interessate nel traffico delle derrate alimentari a vagone completo in esportazione d'Italia, e particolarmente del traffico italo-inglese, onde discutere sulle tariffe a proporsi per l'anno venturo, a principiare dal 1° aprile.

Ci risulta che il Governo sarà rappresentato in detta conferenza dal R. Ispettore-capo della Divisione commerciale, comm. G. Sanguini, il quale avrà, in Milano, in precedenza alla data preindicata, uno scambio d'idee coi rappresentanti delle nostre Società ferroviarie, onde concordare la linea di condotta da tenere alla conferenza, nella quale saranno trattate questioni di interesse essenzialissimo per la nostra esportazione agricola.

><

Servizio economico della Salerno-San Severino.

Il Municipio di Salerno, ritenuto che la linea Salerno-San Severino si trova nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901, n. 220, riguardante l'applicazione dell'esercizio economico alle linee ferroviarie di carattere locale aventi un prodotto medio non superiore a lire 10,000 annue a chilometro, ha rivolto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè tale srrvizio economico sia adottato sulla linea stessa, tenuto conto che un tale provvedimento sarebbe utilissimo per la notevole riduzione di tariffe che si verrebbe a conseguire. A questo riguardo ci risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessato la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo a prendere in esame le domande ed a far conoscere i proprii intendimenti, trattandosi di cose alla quale la Società non è obbligata dalla legge, ma solo autorizzata ad attuare col consenso governativo, quando lo creda di sua convenienza.

><

Le comunicazioni fra l'Ionio ed il Tirreno.

Ci informano da Cosenza che quella Deputazione provinciale ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè sia provveduto, come equità e giustizia consigliano, a facilitare le comunicazioni ferroviarie fra le due zone Ionica e Tirrena della provincia di Cosenza, accordando la franchigia a merci e passeggieri pei chilometri 186 del tratto extra-provinciale Cariati-Catanzaro Marina-Sant'Eufemia-Serra d'Aiello.

Si osserva a sostegno dell'istanza:

Che fra le regioni dei due versanti Ionio e Tirreno manca di presente nella provincia di Cosenza una diretta linea di congiunzione ferroviaria, alla quale è destinata la futura ferrovia Cosenza-Paola, da costruirsi in un periodo più o meno recente;

Che per effetto di ciò è non solo limitato, ma quasi nullo, fra le due zone della provincia il traffico ferroviario di merci e di passeggieri, i quali, per comunicare fra paesi sui due mari, distanti non oltre chilom. 100 l'uno dall'altro, si trovano costretti a percorrere in più, fuori provincia, l'intera tratta ferroviaria Cariati-Catanzaro-Marina-Sant'Eufemia-Serra d'Aiello, cioè una maggiore percorrenza di 186 chilometri;

Che l'intero sviluppo delle due linee ferroviarie Tirrena e Ionica nella provincia è compreso, da un lato, fra le stazioni estreme di Rocca Imperiale e Cariati, con un percorso di chilom. 101; e dall'altro, fra le stazioni

estreme di Prata Aieta e Serra d'Aiello con 103 chilom., formandosi così un complesso di chilom. 204; che di ben poco supera i 186 chilom. della linea di congiunzione Cariati-Catanzaro Marina-S. Eufemia-Serra d'Aiello;

Che da ciò risultando, d'ordinario, più che raddoppiato il percorso chilometrico necessario alle merci ed ai passeggieri pel traffico fra le due zone Ionica e Tirrena della stessa provincia di Cosenza, ne restano paralizzati il traffico e lo scambio che potrebbero e dovrebbero assumere un altro sviluppo, per la diversa natura, coltivazione, feracità e produzione delle due zone, in una delle quali predomina la coltura dei cereali e nell'altra la coltura arborea;

Che questo stato di cose determina nella provincia di Cosenza una evidente sperequazione di fonte alle altre provincie, in cui lo scambio fra regione e regione di ciascuna è facilitato enormemente dalle dirette comunicazioni ferroviarie.

><

Il movimento internazionale dei viaggiatori.

Allo scopo di sviluppare il movimento internazionale dei viaggiatori, a beneficio delle ferrovie italiane in generale e delle ferrovie sicule in particolare, la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia è entrata in trattative ed ha concordato uno schema di convenzione colla Compagnia Raymond et Witcombe C., mediante la quale la Compagnia stessa sarebbe nominata Agente Ufficiale dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, ed incaricata di vendere in tutte le proprie agenzie attualmente esistenti, tutti quei biglietti che la predetta Amministrazione ferroviaria giudicherà utile affidarle allo scopo preindicato.

><

Viaggi ad itinerario combinabile.

Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in seguito a proposta fatta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, è stata autorizzata una ulteriore proroga, fino al 30 giugno 1905, dell'esperimento della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile italiani.

><

Carri noleggiati.

Coll'approvazione del R. Governo la Mediterranea ha nuovamente presi a nolo per sei mesi 100 carri aperti di proprietà della Ferrovia del Gottardo, provvisoriamente adattati ai trasporti di cereali da S. Limbania alla Svizzera.

><

Pel porto d'Ancona.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole al progetto di escavazione del porto di Ancona nella zona antistante ed adiacente alle calate di operazioni commerciali, e che si possa senz'altro addivenire all'esecuzione di lavori nel modo stabilito.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica ha disposto perchè la stazione di Savignano-Greci sia approvvigionata, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi per le destinazioni di Ariano, Benevento, Foggia e Napoli.

— In seguito a domanda avanzata dal Municipio di Conselice, è stato disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Lavezzola per Portomaggiore e Massalombarda e da Conselice per Massalombarda.

><

Soppressione della Delegazione della R. M. nella stazione di Brindisi.

In seguito ad accordi intervenuti con la Rete Adriatica, le funzioni di Delegato della Rete Mediterranea nella stazione comune di Brindisi, già interinalmente affidate al capo stazione titolare della Rete Adriatica, a partire dal 1° luglio u. s. furono assunte definitivamente dal medesimo, intendendosi da quel giorno soppressa la Delegazione mediterranea nella detta stazione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare per lavori*).

La Società esercente la Rete Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati di gara per i lavori di sistemazione di 52 ponticelli a fasci di rotaie sulla linea Montepescali-Asciano.

Il 20 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte invitate alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione del magazzino merci e di modificazioni del piano caricatore a piccola velocità della stazione di Ponti.

Il 24 corrente, presso la stessa Direzione Generale, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori per l'impianto della squadra rialzo veicoli e per il riordino del deposito locomotive della stazione di Novara.

Il 27 corrente, presso la Direzione medesima, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Sistemazione di 40 ponticelli fra le stazioni di Chiusi e di Asciano;

Sistemazione di 21 ponticelli fra le stazioni di Asciano e di Empoli.

La Società esercente la Rete Mediterranea ha indetto per il 3 novembre prossimo, alle ore 15, la gara per l'acquisto di una cesoia a leva per lattai e di un maglio atmosferico piccolo a trasmissione per le officine principali di Torino. L'aggiudicazione provvisoria avrà luogo il 13 successivo, alle ore 15.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare di carrozze*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha indetto le gare internazionale e nazionale per la provvista di 140 carrozze, e cioè:

Gara internazionale. — 12 carrozze, serie AABRc, con freno a mano; 5 carrozze, serie ABIc, con freno a mano; 5 carrozze, serie ABIvc, con freno a mano, e 12 carrozze, serie CTc, con freno a mano. Per questa gara il termine per la presentazione delle offerte è stato fissato per il 29 corrente, e l'apertura di esse avrà luogo il 30 successivo, alle ore 14 e 1[2.

Gara nazionale. — 13 carrozze, serie AABRc, con freno a mano; 25 carrozze, serie AABRc, senza freno; 15 carrozze, serie ABIc, con freno a mano; 15 carrozze, serie ABIvc, con freno a mano, e 38 carrozze, serie CTc, con freno a mano. Il termine per la presentazione delle offerte è stato fissato per il 2 novembre p. v., e l'apertura di esse avrà luogo il giorno 3, alle ore 14 e 1[2.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 ottobre 1903).

Concessione di un compenso alla Ditta Rossi, in dipendenza della esecuzione dei lavori di ampliamento e sistemazione dei magazzini ed uffici della Dogana nella stazione di Como San Giovanni.

Concessione di un compenso all'Impresa Mannelli, in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di consolidamento del ponte sulla Bormida, sulla linea Torino-Genova.

Transazione con l'Impresa Mercaldi, assuntrice dei lavori di completamento della platea del viadotto Rispeccia, sulla linea Roma-Pisa.

Domanda della Società delle Ferriere di S. Giovanni Valdarno, per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di stecche di acciaio alla Rete Mediterranea.

Domande della Ditta Miani, Silvestri e C. in liquidazione, per il condono delle multe inflittele per ritardata consegna di materiale rotabile per la Rete Mediterranea.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Albizzate, sulla linea Gallarate-Varese.

Proposta per la riduzione della multa inflitta alla Ditta Torriani e C., per ritardata consegna di 6500 cuscinetti e di 6200 ripieni per la Rete Mediterranea.

Convenzione con la Società delle forze idrauliche del Moncenisio, per attraversare con conduttura elettrica la ferrovia Torino-Susa e per collocare cinque pali in ferro lungo la cancellata che chiude a nord il piazzale della stazione di Bussoleno.

Convenzione con la Società Industriale di Battaglia, per l'impianto di una conduttura elettrica nella stazione di Monselice.

Impianto di un binario di incrocio e costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Cervo, sulla linea Sampierdarena-Confine francese.

Proposta per espropriare l'area compresa fra i bivii Vigevano, Ghisolfa e Simonetta, in Milano, e per i diversi impianti nell'area medesima.

Concessione di un compenso all'Impresa Contino, assuntrice dei lavori per la ricostruzione di due tratti di rivestimento nella galleria di S. Alessio, sulla linea Messina-Catania.

Concessione di un compenso all'Impresa Merenda, assuntrice dei lavori di allacciamento del binario morto con la prima linea, nella stazione di Scaletta.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Costruzione di un banchettone in terra inteso a consolidare il rilevato ferroviario fra i chilom. 216.994 e 217.184 della linea Ancona-Foggia, per L. 3350.

Consolidamento delle lungherine metalliche ai ponti sul Sile e sul Piave, sulla linea Mestre-Portogruaro, per L. 37,000.

Sistemazione definitiva del tratto di ferrovia presso il km. 12.204 stato danneggiato da alluvione lungo la linea Foggia-Lucera, per L. 24,700.

Rinforzo e sistemazione della travata metallica in opera al ponte obliquo a 5 luci, detto della Chiusa. sul fiume Reno, al km. 32.759 della linea Bologna-Pistoia, per L. 62,600.

Sostituzione di valvole, tipo Coale da 3 secondi e 1[2, a quelle Ramsbotton Webb in 12 locomotive del gruppo 180 bis ed in 72 locomotive del gruppo 450 bis, per L. 43,700.

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Codroipo, sulla linea Mestre-Cormons, per L. 46,750.

Impianto di un binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci nella stazione di Pratola-Peligna, della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 7100.

Rete Mediterranea:

Sistemazione dei segnali di protezione verso Ferrania, della stazione di S. Giuseppe di Cairo, sulla linea Savona-Bra, per L. 1100.

Consolidamento del ponte in ferro sul fiume Cornìa, al km. 245.569 fra le stazioni di Vignale-Riotorto e di Campiglia, sulla linea Roma-Pisa, per L. 880.

Costruzione di un muro di difesa della ferrovia dal mare, fra i km. 438.900.982 e 439.128.370 fra le stazioni di Amendolea e di Melito, sulla linea Taranto-Reggio, per L. 10,200.

Costruzione delle fosse di lavaggio N. 5 e 6 nella rimessa locomotive della stazione centrale di Napoli, per L. 7000.

Maggiori lavori per il riordino ed ampliamento della stazione di Novi-Città, per L. 35,500.

Impianto di una fermata presso le cave della Gonfolina fra le stazioni di Signa e di Montelupo, sulla linea Firenze-Empoli-Pisa, per L. 43,400.

Rete Sicula:

Impianto di una condotta d'acqua dal rifornitore al piazzale del fabbricato alloggi della stazione di Villarosa, sulla linea Bicocca-Caldare, per L. 750.

Applicazione completa del freno Westinghouse a 3 vetture miste di 1ª e 2ª classe e della sola condotta a 3 bagagliai destinati a far parte dei treni diretti fra Palermo e Roma, per L. 13,400.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Provvista di 60 ponti caricatori (tipo militare), per L. 3000.

Sistemazione del servizio di acqua potabile delle stazioni e case cantoniere comprese nel tronco ferroviario Termoli-Foggia, per L. 27,500.

Spostamento della stadera, ampliamento di due finestre e riduzione di due portoni a finestre nel magazzino doganale della stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 1250.

Proposta per la costruzione di una briglia in muratura attraverso il torrente Cervaro, in corrispondenza al km. 52 della linea Foggia-Napoli, per L. 22,800, di cui L. 11,500 per i lavori da appaltarsi.

Contratto colla Ditta Annibale Zaccherotti per l'ampliamento della casa cantoniera al km. 39.050 della linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Contratto colla Ditta Cesare Bossi, di Milano, per l'esecuzione dei lavori relativi all'impianto della nuova stazione di Lambrate, al km. 3.780 della linea Milano-Venezia.

Contratto colla Ditta Giuseppe Arpea, di Rocca di Mezzo, per l'esecuzione dei lavori di rialzamento della travata del ponte sul torrente Rustico, al km. 73.608 della linea Roma-Orte.

Rete Mediterranea:

Sottomurazione e sbancamento di massi pericolanti fra le galleria Montyovet e Martinod sulla linea Ivrea-Aosta, per L. 2620.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Signa sulla linea Firenze-Pisa, per L. 13,000, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento del manufatto al km. 43.808 nella stazione di Portovaltravaglia, per L. 1820.

Modificazioni ed aggiunte al progetto per l'ampliamento della stazione di Monza, per L. 7300, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE SICULA:

Impianto di suonerie elettriche ai due dischi girevoli della stazione di Mangano, per L. 950.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *Acque pubbliche* (diritto di derivazione, possesso trentennale, decreto ministeriale, competenza giudiziaria), la Cassazione di Roma, a sezioni unite, ha sentenziato quanto segue:

« Non è di competenza della Quarta Sezione del Consiglio di Stato, ma bensì dell'Autorità giudiziaria, conoscere della questione relativa alla sussistenza ed agli effetti del possesso trentennale d'un diritto di derivazione d'acqua da un fiume, ancorchè tale diritto sia stato già riconosciuto da un decreto ministeriale ».

— La stessa Cassazione di Roma, in altra sentenza pure concernente la materia delle *Acque pubbliche* (natura delle acque, controversia, competenza giudiziaria, acque pubbliche scorrenti nei demanii comunali), ha giudicato che:

« In caso di controversia sul carattere giuridico d'un corso d'acqua, è competente l'Autorità giudiziaria a decidere se l'acqua sia pubblica o privata »; e che: « Le acque pubbliche scorrenti nei demanii comunali non possono considerarsi proprietà dei Comuni, i quali ne sono capaci come ogni altra persona, e non sono soggette a ripartizione ».

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di luglio dell'esercizio 1903-904 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza	
Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza--Treviso e Padova-Bassano	109,900	106,800	+	3,100
Conegliano-Vittorio	11,900	9,610	+	2,290
Parma-Suzzara	17,440	14,740	+	2,700
Schio-Arsiero	19,200	15,660	+	3,540
Udine-Cividale-Confine	44,700	46,500	—	1,800
Camposampiero-Montebelluna	21,000	19,900	+	1,100
Bologna - Massalomb.	29,700	31,750	—	2,050
Arezzo-Stia	19,500	18,700	+	800
Sarde Comp. Reale	162,000	160,000	+	2,000
Monteponi-P. Vesme	1,400	1,200	+	200
Secondarie Sarde	90,937	95,500	—	4,563
Iglesias-Monteponi	500	400	+	100
Torino-Ciriè-Lanzo	82,287	80,689	+	1,598
Torino-Rivoli	17,032	17,621	—	589
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	51,832	50,815	+	1,017
Ferrovie Nord-Milano	376,506	377,015	—	509
Novara-Seregno	75,521	69,391	+	6,130
Palermo-Mars.-Trap.	129,947	133,067	—	3,120
Sassuolo-Mod.-Finale	30,261	30,326	—	64
Santhià-Biella	71,750	75,430	—	3,680
Ferr. di Reggio Em.	26,744	23,433	+	3,311
Roma-Albano-Nettuno	74,800	73,800	+	1,000
Bergamo-Ponte Selva	47,825	54,325	—	6,500
Sassi-Superga	5,630	8,032	—	2,402
Fossano-Mondovì	7,162	4,178	+	2,984
Menaggio-Porlezza	11,521	10,226	+	1,295
Napoli-Nola-Baiano	36,620	35,667	+	953
Poggibonsi-Colle	6,454	7,048	—	594
Arezzo-Fossato	49,000	45,000	+	4,000
Gozzano-Alzo	3,061	3,681	—	620
Basaluzzo-Frugarolo	810	790	+	20
Palermo-Corleone	27,000	25,000	+	2,000
Ferrara-Suzzara	37,000	35,253	+	1,747
Modena-Vignola	8,169	8,420	—	251
Ofantino - Margherita di Savoia	1,406	1,825	+	419
Napoli-Pozzuoli-Cuma	37,859	43,374	—	5,515
Verona-Caprino	14,481	13,964	+	517
Napoli-Ottaiano	22,525	20,689	+	1,836
Cerignola Staz.-Città	5,845	5,913	—	68
Economiche Biellesi	25,440	25,711	—	271
Roma-Viterbo	68,800	69,800	—	1,000
Varese-Porto Ceresio	10,400	8,150	+	2,250
Sant'Ellero-Vallombr.	8,500	7,500	+	1,000
Circumetnea	40,935	45,000	—	4,065
Tortona-Castelnuovo	1,745	2,408	—	663
Rezzato-Vobarno	9,391	12,109	—	2,718
Bari-Putignano	9,068	3,200	+	5,868
Mandela-Subiaco	3,168	3,326	—	158
Sondrio-Tirano	14,253	14,347	—	1,094
Totale generale L.	1,978,925	1,978,283	+	642

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvata la proposta delle ferrovie dell'Adriatico per l'ammissione al beneficio della tariffa locale n. 220, piccola velocità, serie *G*, della fabbrica zucchero, Ditta Gulinelli di Pontelagoscuro.

— Venendo a scadere col giorno 30 novembre p. v. la validità della estensione della tariffa locale, n. 215, piccola velocità, alle stazioni di Arezzo e di Fossato, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, d'accordo coll'Ispettorato Governativo, hanno deciso di prorogare l'esperimento di detta estensione di tariffa fino a nuovo avviso.

— Con recente decreto ministeriale è stata approvata una modificazione alla nota (1) dell'art. 88 delle tariffe riguardante il transito sul ponte che attraversa il Rio della Crea del bestiame da macello destinato a Venezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie d'accesso al Sempione. — Le opere importantissime delle linee d'accesso procedono a meraviglia. I progressi continuano a vista d'occhio; delle gallerie già aperte, delle stazioni che sorgono nel tratto Domo-Iselle, altrove si è diminuito il numero degli operai per non finire i lavori d'accesso prima che sia compiuto il gran tunnel.

Mentre sono già avanzati i lavori nelle due gallerie sotto la Rocca d'Arona e in quella di Stresa, la perforazione della più lunga tra tutte quelle delle linee d'accesso, della galleria Farraggiana, che sbocca propriamente vicino alla chiesa di Meina, è stata felicemente compiuta.

Essa è lunga 1200 metri, ed i lavori durarono appena un anno.

Già si studia per applicare sulla nuova linea la trazione elettrica.

Le acque della Cairasca e della Diveria, possono dare una forza di 6000 cavalli.

Ferrovia della Valsugana. — Si tenne la settimana scorsa, al Municipio di Venezia, una riunione della Giunta, del sindaco, del presidente della Deputazione provinciale e dei rappresentanti politici di Venezia, per discutere intorno alla costruzione della linea Mestre-Bassano-Primolano-Tezze.

Fu presa in esame ed approvata la risposta da darsi alla nota del Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello del Tesoro, con la quale si ammetteva la detta linea per il tronco Bassano Primolano al sussidio di 8000 franchi al chilometro per 90 anni, ed al sussidio di 4900 per il tronco Mestre-Bassano, subordinatamente ad alcune condizioni relative all'eventuale partecipazione del Governo nel prodotto lordo dell'esercizio, quando questo giunga a superare un limite prestabilito.

Ferrovia della Valcamonica. — Promossa dalla Camera del lavoro, e coll'intervento dell'on. Castiglioni, si è tenuta a Breno un'adunanza per la costruzione della ferrovia della Valcamonica. L'on. Zanardelli, in risposta ad un dispaccio mandatogli, ha telegrafato al sindaco esprimendo il voto più fervido per l'esecuzione della strada ferrata che congiunge la Valcamonica a Brescia.

Ferrovia centrale Umbra. — Anche il Consiglio di Stato ha espresso parere favorevole alla concessione della ferrovia centrale col sussidio massimo di L. 5000 a chilometro. Con questa deliberazione sono portate a termine tutte le pratiche necessarie, perchè il Ministero del Tesoro prenda impegno da parte dello Stato per la concessione della linea con il massimo sussidio governativo, e si possa addivenire a serie trattative con il Sindacato inglese che si è offerto di assumere la costruzione e l'esercizio della ferrovia Terni-Todi-Perugia-Umbertide con l'allacciamento Ponte San Giovanni-Perugia.

Ferrovia Lecce-Otranto-Gallipoli. — Presenti gli on. Fazzi, Vallone, De Viti, De Marco, Personè, i sindaci, consiglieri provinciali ed i rappresentanti di istituti commerciali dei circondari di Lecce e Gallipoli, fu tenuta alla Camera di Commercio di Lecce una riunione, in cui venne votato un ordine del giorno, con cui si fanno voti al Governo perchè sia istituito l'esercizio economico, pei soli viaggiatori, sulle linee Lecce-Otranto e Lecce-Gallipoli.

Ferrovia Roma-Ascoli Piceno. — A Roma, ad Ascoli e a Rieti sono stati fissati Comizi per questa ferrovia. D'altro canto l'ing. V. Amici è disposto ad occuparsi del completamento della linea da Antrodoco a Roma, qualora gli venga fornito un piano regolarmente quotato.

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza. — Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole alla concessione per la costruzione ed esercizio alla provincia di Reggio Emilia della ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, con un sussidio di L. 4400 per 70 anni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1903.* — Nella decade 1°10 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,952,189, con un aumento di L. 100,544 92 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 46,611,098, presentando un aumento di L. 1,244 926.50 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Pinerolo-Perosa a trazione elettrica. — Il Consiglio comunale, nella seduta del 10 corrente, si è occupato dell'offerta della Società della tramvia Pinerolo-Perosa per cessione del canale e concessione di derivazione d'acqua in territorio di Porte.

Dopo lunga discussione, è stato approvato l'ordine del giorno seguente:

« Il Consiglio comunale, ispirandosi al concetto del bene della regione, autorizza la Giunta municipale ad accettare l'offerta della Società anonima della tramvia Pinerolo-Perosa Argentina, di L. 20,000, per la cessione del canale di derivazione d'acqua dal torrente Chisone, in territorio di Porte, coi relativi diritti, alla condizione però che i cavalli di forza siano impiegati nel convertire la trazione del tram di Perosa in trazione elettrica, e che la linea tramviaria si prolunghi oltre Perosa nei limiti che si potranno di comune accordo determinare, oppure, quando non voglia la Società predetta assumere impegno di spingere la tramvia oltre Perosa e intenda così di tenere ferma per capo-linea Perosa stessa, il prezzo della preindicata cessione sia portato a L. 30,000, e sia iniziata la trazione elettrica entro il termine da fissarsi dalla Giunta, destinando la somma ricavanda allo scopo indicato dalla Giunta nella sua deliberazione 17 settembre ».

Tramvia Napoli-Sant'Antimo e Frattamaggiore. — Con recente decreto è stata autorizzata la concessione per la costruzione e l'esercizio di una tramvia a trazione elettrica da Napoli a Sant'Antimo e Frattamaggiore.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee d'accesso al Loetschberg. — Mentre i francesi non si sono ancora messi d'accordo sulla migliore linea d'accesso al Sempione, i Bernesi si affrettano a realizzare la linea d'accesso al Loetschberg, che sta loro tanto a cuore. Informano infatti che il Governo bernese ha sottoposto al Gran Consiglio un decreto accordante una sovvenzione di 1,185,000 franchi, sotto forma di sottoscrizione di azioni, a favore della costruzione della linea del Weissenstein-Soleure-Moutier.

Il Cantone di Berna avrebbe preferito, dicesi, un altro traforo del Giura, cioè la linea Moutier-Granges, con diramazioni su Bienne e Soleure. Questo tracciato, molto superiore dal punto di vista tecnico, sarebbe stato migliore come via d'accesso per il Loetschberg, ma costava dieci volte di più, cioè 18,470,000 franchi.

Il Governo propone adunque di farne astrazione, a meno che l'Autorità federale non decida, avanti il 10 novembre 1903, che essa sovvenzionerà la Moutier-Granges e ne intraprenderà la costruzione nei quattro anni.

Ferrovia Pan-Americana. — Altre volte abbiamo accennato a questa ferrovia, che deve allacciare le tre Americhe e la cui costruzione venne deliberata nel Congresso pan-americano del Messico. Essa sta per entrare nel periodo d'esecuzione. Recentemente si è costituita la Società con un capitale di 1,250,000,000 di franchi.

La linea partirà da Porto Nelson, sulla baia di Hudson, si dirigerà sopra Winnipreg, attraverserà il Daloba, il Nebrasca, il Cansas, l'Ocklaoma, il Texas, il Messico, l'America centrale, l'Istmo di Panama, la Colombia, l'Equatore, il Perù e la Repubblica Argentina, per metter capo a Buenos-Ayres.

Da questa linea centrale si staccheranno delle linee secondarie per Rio Janeiro e Valparaiso.

La ferrovia avrà una lunghezza di 17,000 km., ma non è tutta da costruirsi a nuovo; essa usufruirà i tronchi già esistenti lungo il suo tracciato e che rappresentano quasi la metà del suo percorso. La costruzione di quelle parti che ancora mancano per completare la linea, costerà circa un miliardo. Si crede che potrà essere compiuta in otto anni.

Notizie Diverse

Nuova linea continentale con ferry-boats fra la Danimarca e la Germania. — Qualche giorno fa ebbe luogo l'inaugurazione solenne della nuova linea continentale Ghedser-Warnemünde, stabilita dai Governi danese e mecklemburghese. Come è noto, un traffico intenso esiste da lunghi anni fra Ghedser, termine al sud della ferrovia seelandese e Warnemünde, sulla germanica del Baltico, ma si riconobbe, or son cinque anni, che i vapori facenti il tragitto fra i due porti non rispondevano interamente alle esigenze sempre crescenti del commercio internazionale.

Dei negoziati furono intavolati fra il Ministero delle vie e comunicazioni danese e del Mecklemburgo, e non tardarono a condurre ad un accordo che ottenne senza difficoltà la sanzione del Governo. Si occupò subito della realizzazione del grandioso progetto. Quattro grandi chiatte a vapore furono ordinate, due a ruote e due a elice, stazzanti circa 2000 tonnellate ciascuna, e la costruzione dei nuovi porti fu subito cominciata. Le chiatte a elice, destinate al trasporto delle merci, sono a doppio binario e possono caricare ciascuna 17 vagoni. Ciascuno di questi vapori deve fare il tragitto due volte al giorno.

Già da lunghi anni esiste una comunicazione in questo modo fra la penisola del Jutland, la Fionia e la Seeland, e fra la Seeland e la Svezia; ma la nuova linea abbrevierà notevolmente le distanze fra i paesi scandinavi e i principali centri del continente.

Un treno « record ». — Un esempio di ciò che possono fare ferrovie ben organizzate ed equipaggiate è dato dal recente viaggio del re d'Inghilterra nel suo ritorno a Londra dalla Scozia. Fu scelta la cosidetta « West Coast Route », esercitata dalle Società « Great North of Scotland, Caledonian e North Western ». Il treno reale, pesante 232 tonnellate e trainato da due locomotive, percorse in ore 12.30 la distanza da Ballater a Londra (Euston) di 937 chilometri, superiore quindi a quella da Milano a Napoli. Fra Aberdeen e Londra (869 chilometri) fermò solamente due volte per sostituire le locomotive al cambiamento di rete. L'ultimo tratto, Carlisle-Londra, di km. 481 (come sarebbe press'a poco la distanza da Torino a Grosseto o da Roma a Modena), fu percorso tutto d'un fiato, senza nessuna fermata, in ore 6.10, e così con una velocità media fra km. 77 e 78 all'ora.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Catania (24 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un piano superiore nell'edificio universitario ai Benedettini in Catania, per L. 35,940. Dep. provv. L. 1500. Ultimazione lavori 7 mesi. Documenti 15 ottobre.

Municipio di Napoli. — Fino al 24 ottobre, ore 16, presentazione delle istanze per concorrere alla gara dei seguenti lavori: lotto *a*) Sezioni S. Ferdinando e Chiaia, compreso i villaggi o frazioni aperte di Posillipo, Fuorigrotta e Bagnoli; lotto *b*) Sezioni S. Giuseppe e Montecalvario; lotto *c*) Sezioni Avvocata e Stella, compreso il villaggio Vomero e parte del villaggio di Capodimonte; lotto *d*) Sezioni S. Carlo all'Arena e Vicaria, compreso i villaggi di Miano, Mianella, Marinella, Piscinola e parte del villaggio di Capodimonte; lotto *e*) Sezioni S. Lorenzo e Mercato; lotto *f*) Sezioni Pendino e Porto. L'appalto ha la durata di 2 anni. Cauz. L. 10,000.

Municipio di Piano di Sorrento — Napoli — (26 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di una strada che dal piazzale di costo la chiesa S. Michele mena alla via Bagnulo, provvisoriamente aggiudicato per L. 7240.81. Dep. provv. L. 400. Deposito spese L. 400. Cauz. L. 400. Consegna lavori 3 mesi.

Municipio di Ventimiglia — Porto Maurizio — (26 ottobre, ore 10). — Appalto della fornitura e delle opere occorrenti alla costruzione della via distinta col nome di Antonio in quella città, Sestiere S. Agostino, provvisoriamente aggiudicato per L. 8138.97.

Municipio di Canale Monterano — Roma — 26 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico municipale in Canale Monterano, e di quello scolastico nella frazione di Monte Virginio, per L. 64,000. Dep. provv. L. 1950. Fatali 16 novembre, ore 12.

Municipio di Argenta — Ferrara — (26 ottobre, ore 11). — Appalto della manutenzione, durante il quinquennio 1904-1908, delle strade comunali brecciate nei territori di Argenta, Consandolo, Codifiume, Ospitale S. Nicolò e Traghetto, costituenti il 2° lotto, per annue L. 10,114, e cioè per complessive L. 50,570, di cui L. 7041.43 a base d'asta. Dep. provv. L. 950. Dep. spese L. 800. Cauz. L. 1700. Fatali 19 novembre, ore 11.

R. Prefettura di Campobasso (29 ottobre, ore 12). — Appalto dei lavori per la sistemazione dei parapetti sui cammini di ronda del carcere giudiziario di Campobasso, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 13.75 0|0, e cioè per L. 11,850.75.

Consorzio stradale Visone-Grognardo-Morbello di Grognardo — Alessandria — (29 ottobre, ore 9). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione della strada consorziale obbligatoria che dall'abitato di Grognardo conduce al Comune di Morbello, fino all'incontro della strada comunale Piazza Costa, per L. 71,965.14, e cioè per opere a corpo: movimenti di terra per far luogo al corpo stradale, cunette, fossi e rampe d'accesso alle proprietà private, formazione d'incassamento per la massicciata, L. 31,739.85; per opere a misura, opere d'arte e lavori diversi, L. 31,077.45, e massicciata L. 9147.84. Consegna lavori 30 mesi. Dep. provv. L. 3600. Fatali 14 novembre, ore 12.

Municipio di Redavalle — Pavia — (29 ottobre, ore 13). — Appalto dei lavori e delle opere per la costruzione e l'impianto di una condottura d'acqua potabile ad uso dell'abitato del Comune di Redavalle, per L. 13,335.33. Consegna lavori 5 mesi. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 2000

Municipio di Argenta — Ferrara — (29 ottobre, ore 11). — Appalto della manutenzione, durante il quinquennio 1904-1908, delle strade comunali brecciate nei territori di Argenta, Bando, Boccaleone, Campotto, Filo, Longastrino e S. Biagio, costituenti il 1° lotto, per annue L. 12,435, e cioè per complessive L. 62,175, di cui L. 11,720.95 a base d'asta. Dep. provv. L. 700. Dep. spese L. 1200. Cauz. L. 1700. Fatali 19 novembre, ore 11.

Municipio di Zinasco — Pavia — (29 ottobre, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste, parte a corpo e parte a misura, occorrenti alla costruzione del ponte in muratura sul Terdoppio, a servizio della strada consorziale Mezzana Rabattone-Zinasco, per complessive L. 57,000. Consegna lavori 4 mesi. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 6000. Dep. spese L. 500.

R. Prefettura di Sassari (20 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti per la bonifica della Valle di Santa Lucia presso Bonovra (Sassari), mediante apposita rete di canali, compresa la costruzione dei ponti per le strade della R. Tanca o di Burgos dello Spirito Santo e di Monte Cujaro, nonchè tutti i passaggi, rampe e cunettoni selciati necessari, per il presunto complessivo importo di L. 338,600. Cauz. L. 15,000.

Direzione del Genio Militare di Roma (30 ottobre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una scuderia nella Caserma Santa Susanna in Roma, L. 14,000. Cauz. L. 1400. Consegna lavori 100 giorni.

R. Prefettura di Pavia (30 ottobre, ore 10, unico). — Appalto delle opere di costruzione di scogliera in prismi di calcestruzzo sopra una porzione della difesa del Canarolo in sinistra di Po, dal campo dei Moroni alla rampa dello Sperone, in Comune di Zinasco, di metri 688, per complessive L. 132,470. Documenti 22 ottobre. Deposito provv. L. 5000.

Deputazione Provinciale di Avellino (30 ottobre, ore 11, unico). — Appalto della manutenzione per 5 anni della strada n. 11 Flumeri Villanova, tronco Selle-Santa Regina-Villanova e diramazione per Zungoli, di m. 7124, per annue L. 1793. Dep. provv. L. 300. Documenti fino al 15 ottobre.

Municipio di Cerveteri — Roma — (31 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di riduzione dell'ex-convento di Sant'Angelo ad uso di Ospedale civico, L. 9325.22. Dep. provv. L. 450. Fatali 21 novembre, ore 12.

Municipio di Torino (31 ottobre, ore 14). — Appalto delle opere di fognatura del 4° lotto, settimo periodo, e cioè: costruzione del

canale bianco che, partendo dal Corso Vinzaglio, segue il Corso Vittorio Emanuele II, il Corso Principe Oddone, le vie Avigliana, Beaumont e Duchessa Jolanda, L. 45,000. Dep. provv. L. 3000. Deposito spese L. 1000. Consegna lavori 5 mesi. Fatali 18 novembre, ore 11.

R. Prefettura di Pavia (2 novembre, oro 10, unico). — Appalto delle opere di prolungamento a monte dell'esistente difesa Soncina in sinistra di Po, con buzzoni e rivestimento in ciottoloni in Comune di Monticelli Pavese, L. 28,450. Dep. provv. L. 2800.

R. Prefettura di Verona (5 novembre, ore 14, unico). — Appalto dei lavori d'escavo del canale d'accesso al porto interno di Peschiera sul lago di Garda, L. 16,076.04. Offerte fino al 4 novembre. Documenti 27 ottobre. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 500.

R. Prefettura di Firenze (9 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di completamento, sopralzo e sistemazione dell'argine destro del fiume Arno, fra lo scalo di Pesciolino e l'argine Strada detto la Viaccia, di m. 1376.45, nel territorio dei Comuni di Bruzzi e Signa, L. 59,778.96. Consegna lavori 180 giorni. Documenti 30 ottobre. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Firenze (10 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione degli argini in destra e sinistra del torrente Orme, dalla ferrovia Livornese a m. 150 dalla foce, e sistemazione dell'alveo del torrente stesso fra Pont'Orme e la foce, L. 63,600. Consegna lavori 12 mesi. Offerte 9 novembre. Documenti 30 ottobre. Dep. provv. L. 4000.

Intendenza di Finanza di Catanzaro (10 novembre, ore 11). — Appalto dei seguenti lavori: 1° Demolizione dell'attuale fabbricato dell'ex-convento Santa Caterina, posto in Catanzaro, prospiciente da un lato sulla piazza Cavour-Santa Caterina, da un altro sul Corso Vittorio Emanuele e limitante dagli altri due lati con giardino del barone Sanseverino; 2° Nuova costruzione sull'area del precedente, del Palazzo di Finanza ad uso dei vari Uffici finanziari sedenti in Catanzaro, L. 288,620.75. Dep. provv. L. 10,000. Dep. spese lire 4500. Fatali 25 novembre, ore 12. Docum. 31 ottobre.

Municipio di Modigliano (12 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione dell'acquedotto di quel Comune, per complessive L. 102,956.23, così divise: per opere di terra e murarie, L. 22,121.23; per conduttura della presa d'acqua di Sarzana, Comune di Tredozio) al serbatoio, e distribuzione dell'acqua da questo alla città, ogni accessorio compreso, L. 80,835. Docum. 3 novembre. Dep. provv. L. 5000. Consegna lavori entro la seconda quindicina di febbraio 1904.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento maritttimo di Napoli (30 ottobre, ore 12, miglior. di ventes.). — Appalto della fornitura al R. Arsenale di Napoli di lamiere di ferro omogeneo zincate occorrenti alla R. nave « Vittorio Emanuele », per complessive L. 26,109, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 16.05 0[0, e cioè per L. 21,918.51. Istanze 22 ottobre. Dep. provv. 2610. Dep. spese L. 800.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 10	Ottobre 17
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	567	567
» » Mediterranee . . . . »	486	485.50
» » Meridionali . . . . . . »	692.50	691.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	450	450
» » » (2ª ») . . . . »	435	435
» » Secondarie Sarde . . . . . »	263	257
» » Sicule. . . . . »	675	675
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D . »	359.50	357.75
» » Cuneo 3 0[0 . . . »	382	382
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . . »	98.90	99
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	506	507
» » Meridionali. . . . . »	353.25	351.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	319	318.50
» » » 2ª emiss. »	324	323
» » Sarde, serie A . . . . »	353.50	352.50
» » » serie B . . . . »	353.50	352.50
» » » 1879 . . . . »	353.50	352.50
» » Savona . . . . . . »	378	378
» » Secondarie Sarde . . . »	512.50	512.50
» » Sicule 4 0[0 oro. . . . »	518	518
» » Tirreno . . . . . . »	517	515
» » Vittorio Emanuele . . »	373	372 ex

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1903. — 10ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1065	—
Media.	4760	4760	»	1065	1047	+ 18
Viaggiatori	1,829,376.00	1,845,877.09	— 16,501.09	81,598.00	82,334.64	— 736.64
Bagagli e cani. . . .	95,596.00	96,106.84	— 510.81	2,080.00	2,091.63	— 11.63
Merci a G.V. e P.V. acc.	530,298.00	506,092.60	+ 24,205.40	21,975.00	20,210.02	+ 1.764.98
Merci a P. V. . . .	2,298,591.00	2.213 411.02	+ 85,179.98	92,675.00	85,520.24	+ 7,154.76
TOTALE .	4,753,861.00	4,661,487.55	+ 92,373.45	198,328.00	190,156.53	+ 8,171.47
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1903.*						
Viaggiatori	18,837,453.00	18,361,585.22	+ 475,867.78	929,113 00	903,836.42	+ 25,276.58
Bagagli e cani. . . .	845,529.00	819,371.41	+ 26,157.59	31,385.00	29,374 46	+ 2,010.54
Merci a G.V. e P. V. acc.	3,911,088.00	3,811,454.54	+ 99,633.46	148,127.00	143,431.26	+ 4,695.74
Merci a P. V. . . .	21,055,446.00	20,472,050.79	+ 583 395.21	852,957.00	825,067.40	+ 27,889.60
TOTALE .	44,649,516.00	43,464,461.96	+ 1,185,054.04	1,961,582.00	1,901,709.54	+ 59,872.46
Prodotto per chilometro.						
della decade	998.70	979.30	+ 19.40	186.22	178.55	+ 7.67
riassuntivo	9,380.15	9,131.19	+ 248.96	1,841.86	1,816 34	+ 25.52

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo. . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	—	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	28 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	
Roma . . . . —	18 10	—	—	—	—	23 25	—	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	la domenica

Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa. . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	3 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.	7 52 a.			10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	*Pranzo* 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres. . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu): 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

GENOVA W. JESINGHAUS & C^ia^

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli. Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC AI Lieber's Scott's Codes.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 24 Ottobre 1903. NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

UN PROGRAMMA DI VERO ESERCIZIO ECONOMICO

Con questo titolo il signor comm. Martorelli stampa nella *Italia moderna* lo scritto che egli stesso ha annunziato nella sua lettera a noi diretta e che è comparsa nel *Monitore* del 26 scorso settembre, e, poichè egli mi ha cortesemente invitato, mi faccio un dovere di parlarne brevemente.

E' pregiudizio comune a tutti coloro che adorano l'artificio, che lo Stato debba sostituirsi alla Provvidenza Divina, e che debba pensare a proteggere la produzione nazionale coi dazi doganali. E spingendo il pregiudizio fino alle ultime conseguenze, si vuole che le tariffe ferroviarie concorrano a questo scopo; si vuole con le tariffe di penetrazione vincere le ostilità delle dogane dei paesi esteri; si vuole con ribassi speciali accordati a certe regioni, far sorgere in esse nuova vita economica; si vuole compensare con i ribassi ferroviari, le gravezze delle tasse fondiarie e di consumo.

Io che mi onoro di appartenere alla vecchia scuola economica italiana, combatto con tutte le mie forze questo pregiudizio, e combatto anche coloro che per amore del quieto vivere, per spirito di opportunismo, vogliono lasciar correre l'acqua per la china.

L'egregio comm. Martorelli è precisamente uno di questi. Egli intuisce il pericolo e il danno delle tariffe politiche, ma poichè fatalmente questa pazzia deve avvenire, vediamo, egli dice, di applicarla soltanto nelle grandi ferrovie, lasciando libertà di vita e di svolgimento a tutte le altre linee sulle quali predomina l'interesse locale. Così si potranno contentare tutti, i grandi nostri politici moderni, i quali credono che con delle artificiose tariffe ferroviarie si possano ottenere dei buoni trattati di commercio con le altre nazioni, e magari anche dei buoni trattati di alleanza politica, e i vecchi ferrovieri ai quali resta un campo libero nelle ferrovie secondarie per fare l'esercizio a scopo di tornaconto.

Ma io domando: se le tariffe politiche con tutte le loro bizzarre conseguenze sono un benefizio, perchè limitarle, perchè non estenderle a tutte le piccole ferrovie e anche alle tramvie; se invece sono un artificio dannoso, e allora perchè volere che questo danno avvenga sulle reti principali, dove si svolge la massima parte del commercio italiano?

***

Ma mettendo da parte questa questione fondamentale veniamo a guardare le proposte che fa il comm. Martorelli nel suo programma.

Per avere un programma di vero esercizio economico, bisognerebbe che una ferrovia fosse stata costruita con questo scopo, e disgraziatamente in Italia nelle costruzioni ferroviarie sono sempre mancati dei concetti giusti.

E' ben vero che nel 1879, con quella malaugurata legge, si parlò da tutti di costruzioni economiche e di esercizio economico, ma i fatti hanno dimostrato quanto fossero errati i concetti che allora si avevano. E così è avvenuto che certe linee che ora sono considerate di esclusivo interesse locale hanno costato 500 mila lire al chilometro o poco meno.

Evidentemente vi è un controsenso. Gettare il denaro a piene mani e con la più grande spensieratezza per costruire una ferrovia di potenzialità enormemente superiore ad ogni sperabile traffico, e poi lambiccarsi il cervello per diminuire le spese di esercizio di qualche decina di lire, o per aumentare il traffico di qualche centinaio di lire, è cosa da bambini.

Ma non è certamente possibile il ritornare sul passato, e il solo utile che oggi si possa ritrarre dal ricordare gli errori del 1879 è di mettere ogni cura nello evitarli per l'avvenire.

Oggi ha ragione il comm. Martorelli nel dire che bisogna cercare di utilizzare nel miglior modo possibile le ferrovie di reddito minimo, e adoperarsi per ritrarre da esse tutto quello che possono dare, facendo così concorrere queste ferrovie al miglioramento economico delle regioni da esse attraversate.

E per raggiungere questo scopo occorre grande libertà d'azione, e la rinuncia per parte del Governo a gran parte della sua ingerenza e della sua azione accentatrice.

Il comm. Martorelli dice certamente delle cose giuste e dà dei suggerimenti utili, ma a questi io non do grande importanza, perchè è mio convincimento che per ogni linea,

per ogni regione occorrono norme e accorgimenti diversi. Quello solo che deve essere accettato come regola generale è la libertà d'azione. l'abolizione di tutte le pastoie regolamentari in modo che l'esercizio sia libero di ispirarsi esclusivamente al concetto industriale. Bisogna che le ferrovie di interesse locale sieno lasciate libere come sono libere le tramvie e l'esercizio industriale nascerà da sè.

Ma come è possibile oggi in Italia tornare a questo concetto industriale quando il nostro Governo con la inconsulta legge dello scorso anno ha fatto di tutti i ferrovieri una classe privilegiata alla quale ha concesso la inamovibilità dall'impiego, e le promozioni automaticamente sicure?

E' possibile al Governo di tornare indietro dalla strada falsa nella quale si è messo, e fra quali limiti sarà ciò possibile?

Ecco il problema che io propongo all'egregio comm. Martorelli la cui soluzione è indispensabile se si vuol dare un carattere industriale all'esercizio delle ferrovie. E non basta certamente quello che egli dice e cioè di consolidare nelle persone d'oggi le concessioni fatte per lasciar libere le Società esercenti pel personale da assumersi da oggi in avanti.

Bisogna riconoscere che si è commesso un grande errore che rende impossibile ogni servizio economico, al quale è giuocoforza rinunziare se non si prende la virile decisione di tornare indietro su quello che si è fatto.

Senza di questa virile decisione, creda pure l'egregio comm. Martorelli, che tutti i suoi consigli e i suoi suggerimenti sono lettera morta.

Ma torniamo da capo. Se il comm. Martorelli crede utile l'esercizio industriale delle ferrovie secondarie e d'interesse locale, come mai non deve *a fortiori* domandare che sia industriale l'esercizio delle grandi reti?

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

BIBLIOGRAFIA

Annali del Consiglio delle Tariffe pel 1902.

Come abbiamo annunziato in un precedente numero del *Monitore*, è stato pubblicato il 17° volume degli Annali del Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate per l'anno 1902.

Giusta la fatta promessa diamo un cenno sommario del contenuto della interessante pubblicazione.

Una prima seduta del Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate fu tenuta il 16 aprile 1902. In quella seduta la Presidenza ha fatto al Consiglio comunicazioni: sulla istituzione della tariffa eccezionale n. 1007 per il trasporto a carro completo delle piriti povere di rame da Gavorrano a Follonica; sulla istituzione della tariffa eccezionale n. 1008 per il trasporto a carro completo dei recipienti di legno vuoti nuovi dai centri di produzione delle Puglie per il trasporto del vino e di altri liquidi; sulla istituzione della tariffa eccezionale n. 1009 per il trasporto a carro completo delle pietre greggie in blocchi o massi di scogliera da Serra San Quirico a Fano ed a Pesaro; sugli studi in corso per l'abbuono di tariffa a carico dell'erario in favore delle sabbie del Monte Soratte, dei minerali di ferro di Cogne e degli asfalti di San Valentino (Abruzzi); sui risultati negativi degli studi fatti per l'abbuono di tariffa a carico dell'erario in favore del legname, dei carboni di legna, dei minerali di ferro, ecc. da Monasterace; sulle pratiche in corso fra l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed i Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro per la tariffa eccezionale n. 1006 riguardante i trasporti delle ligniti nazionali; sulle pratiche corse e sullo studio della questione dei trasporti di derrate alimentari con la tariffa n. 55 a piccola velocità accelerata in esportazione per l'estero.

La tariffa eccezionale n. 1007 fu istituita con R. Decreto 23 febbraio 1902 sulle basi della tariffa locale n. 222 fino a 500 chilometri, e su quelle della tariffa speciale 115 serie F, per le percorrenze successive, ridotte del 12 0[0 fino a 300 km. e del 24 0[0 per le percorrenze ulteriori; e ciò in relazione al voto espresso dal Consiglio nell'adunanza del 19 dicembre 1901.

La tariffa eccezionale n. 1008, istituita con R. Decreto 6 febbraio 1902, pure in relazione ad un voto espresso dal predetto Consiglio, presenta un abbuono del 20 0[0 sulla quota governativa.

Circa le modificazioni da apportarsi alla tariffa speciale n. 55 a piccola velocità accelerata per il trasporto delle derrate alimentari, nelle comunicazioni della Presidenza si lascia al Consiglio di vedere se le indagini a farsi per aver agio di trattare ampiamente una risoluzione definitiva della questione, debbano venire affidate ad un'apposita Commissione, la quale dovrebbe recarsi sulle piazze estere, o a qualcuno dei componenti della Commissione che già ebbe ad occuparsi del quesito. Così si sarebbero potute completare anche le ricerche già fatte in parte all'interno circa i trasporti che le due Società che in allora fruivano della detta tariffa, eseguivano per conto dei terzi, in contraddizione dell'impegno assunto coi proprii contratti, ed all'estero, circa la loro azione a favore della propria merce per ottenere il collocamento a danno di quelle trasportate per conto altrui.

I nuovi quesiti presentati al Consiglio sono i seguenti:

Quesito LXII. — Se e quali facilitazioni siano da accordare ai campionari dei viaggiatori di commercio trasportati per ferrovia come bagaglio.

Questo quesito fu rimesso per studio ad una Commissione composta dei signori: Suppiez comm. Giorgio, Fabrizi dott. Paolo, Barzanò cav. ing. Luigi.

Quesito LXIII. — Se si possa, sotto forma di concessione speciale, applicare i prezzi della tariffa locale n. 216, anche limitatamente al percorso sulla Rete Mediterranea, ai trasporti di zolfo in partenza da Spezia. Se la concessione già fatta dalla Società Mediterranea alla Ditta Poggi e Astengo pei detti trasporti in provenienza da Savona debba venire modificata.

Questo quesito fu rimesso per studio ad una Commissione composta dei signori Frigo comm. Calderico, Siemoni comm. Gian Carlo, Cambi cav. Cesare.

Per entrambi i quesiti sono state comunicate ai singoli membri del Consiglio opportune note esplicative.

Il Consiglio imprese a discutere sulla tariffa n. 55 in seguito alle comunicazioni della Presidenza e giunse ai seguenti due deliberati:

1° « Il Consiglio, udite le comunicazioni della Presidenza circa l'esito negativo avuto dalle pratiche fatte dal Ministero dei Lavori Pubblici per apportare alla tariffa n. 55 le modificazioni indicate dal Consiglio stesso, nella adunanza del 19 dicembre 1901, in seguito alla opposizione delle Società esercenti che contestarono al Governo il diritto di modificare quella tariffa senza il loro consenso; letto il parere in proposito emesso dall'adunanza generale; invita il Ministero a porre questa questione all'esame del Consiglio di Stato ».

2° « Il Consiglio, ritenuta l'opportunità di accertare mediante indagini dirette: *a*) le condizioni dei mercati esteri; *b*) il modo come ivi funzionano le agenzie delle due Ditte espositrici Garavaglia e Società Uova; *c*) le disposizioni delle ferrovie straniere a mantenere i ribassi che ora concedono alle spedizioni fatte in base alla tariffa n. 55, qualora venissero modificati gli attuali quantitativi minimi di impegno; delibera: di lasciare ai Ministeri dei Lavori pubblici, dell'Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro la cura di affidare siffatte indagini, tenuto conto dei precedenti, a chi essi riterranno opportuno ».

Entrambi qnesti deliberati furono approvati a maggioranza.

Il Presidente ha quindi posto in discussione il quesito LVIII, così concepito: « Se il regolamento in caso di interruzione di linee, informato alle disposizioni del Capo XI delle tariffe, sia da ritenersi applicabile soltanto allorchè

l'interruzione sia dovuta a caso fortuito od a forza maggiore, ovvero anche quando abbia avuto origine da fatto, colpa o negligenza della Società esercente » sul quale ha riferito il relatore avv. Marchesini, giungendo alla conclusione che la Commissione non intendeva di pronunziarsi sopra una questione così grave e che volendosi attenere al concetto che un regolamento non debba dire nè più nè meno di quello che dice la legge, opinava che si possa in un regolamento sopra tale materia esigere che in testa al medesimo sia stampato quanto segue: « Il presente regolamento disciplina i casi d'interruzione di cui agli articoli 126, 127 e 128 delle tariffe e condizioni di trasporto, salvi i diritti degli interessati nei casi di colpa della ferrovia, di cui al suindicato articolo 128 ».

La Conclusione della Commissione è stata approvata dal Consiglio.

Con questa deliberazione è stata chiusa la prima seduta dell'anno 1902 del Consiglio delle tariffe, il quale tenne la seconda seduta annuale addì 18 dicembre, della quale daremo pure un cenno sommario nel prossimo numero del *Monitore*.

La prima parte del volume che stiamo esaminando si chiude con alcuni cenni interessanti sulla esportazione delle derrate alimentari giunti al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate; e con le importanti note esplicative preparate dall'Ispettorato medesimo sul quesito LXIV: « Se siano da applicare ai trasporti di zolfo diretti a Licata prezzi fatti snlle basi della tariffa locale n. 206 della Rete Sicula »; quesito rimesso per l'esame e perchè ne riferisca in Consiglio ad una Commissione composta dei signori: Callegari comm. Gherardo, Marchesini cav. avv. Giovanni, Spera cav. uff. Giuseppe. (*Continua*).

Dell'ordinamento delle ferrovie italiane

(*Continuazione — Vedi N. 41*).

Servizio tecnico.

Non posso seguire l'onorevole Saporito in tutte le sue proposte relativamente al servizio tecnico delle ferrovie, perchè mi porterebbe troppo lontano.

Mi limito ad osservare come l'onorevole Ministro Balenzano, nel suo discorso alla Camera dei Deputati nel 2 giugno scorso, notò che le Società esercenti sotto il regime delle attuali Convenzioni al 30 giugno 1905 avranno fatto circa 100 milioni di treno-chilometri in più del loro obbligo, e a me pare che questa enorme spesa fatta dalle Società per favorire i bisogni del pubblico, senza esservi costrette da obblighi contrattuali, dovrebbe bastare a dimostrare che le Società non si sono lasciate guidare dall'*egoistico spirito capitalista*, ed ancora che sono inopportune tante paure, tante precauzioni, tanta sorveglianza e tante misure draconiane per ottenere dalle Società l'adempimento degli obblighi contrattuali.

L'onorevole Saporito rileva lealmente questo fatto, ma egli vuol seguire il proverbio che dice: « Fidarsi è bene, ma non fidarsi è meglio », e vuole che nelle nuove eventuali Convenzioni sia sancito l'obbligo per le Società di fare tutti quei treni che potranno occorrere.

E, riassumendo, l'onorevole Saporito propone che nei nuovi contratti siano stabiliti i seguenti obblighi per le Società:

« Che nessuna linea o tronco di linea debba esercitarsi con meno di tre coppie quotidiane di treni-viaggiatori;

« Che le linee internazionali non debbano mai essere servite da meno di due coppie giornaliere di treni celeri, cioè diretti, direttissimi o di lusso;

« Che a determinare l'obbligo dell'effettuazione della quarta coppia sia sufficiente il prodotto chilometrico di L. 5000 della sola grande velocità; e che per le linee, il cui prodotto della sola grande velocità raggiunga le L. 8000 annue per chilometro, il Governo abbia facoltà di ordinare la quinta coppia ».

E come se tutti questi nuovi obblighi non bastassero, l'onorevole Saporito vuole ancora che il Governo si riservi la facoltà di poter ordinare in qualunque tempo, per ragioni di pubblico interesse, dei treni su qualunque linea, salvo il rimborso della maggiore spesa viva sui prodotti, spesa da determinarsi caso per caso mediante analisi diretta.

Inclina poi a dare al Governo il diritto di fissare la composizione massima delle diverse specie di treni.

Tutte queste disposizioni, che paiono naturali e piane agli uomini politici, risultano invece gravissime a coloro che sono pratici di cose ferroviarie.

Vi sono delle strane contraddizioni: da una parte si dice che per le ferrovie di interesse locale bisogna studiarne sul luogo i bisogni e provvedervi con norme speciali, e poi si vuole che sia il Governo che da Roma stabilisca gli orari, e, valendosi del *jus imperii*, ordini nuovi treni e disponga anche della loro composizione. Da una parte si rimproverano le Società che spendono troppo per l'esercizio, e dall'altra si vuole che siano pronte a fare nuovi treni a richiesta o a capriccio del Governo, ossia dell'opportunità politica del momento. Da una parte si vuole che il Governo sia padrone del materiale mobile e che da esso dipendano gli aumenti, e dall'altra si vuole che le Società abbiano pronto il materiale mobile per fare dei treni nuovi, che servono ben poco al pubblico, ma servono al Governo per mettere in evidenza il suo *jus imperii*.

Per fare dei treni occorre di avere sotto mano del materiale e del personale. Se questo non vi è, come si faranno i treni? E se questo vi è, chi ne pagherà le spese?

L'onorevole Pantano, nel suo discorso del 23 scorso maggio, disse che era una vera ingiustizia che, mentre altre regioni hanno due o tre coppie di treni diretti, ve ne fosse una sola da Napoli a Reggio, e che bisognava riparare a questa ingiustizia, per far cessare le invidie regionali e cementare l'unità d'Italia.

E l'onorevole Pantano è logico; egli parte dal concetto che il denaro è *res nullius* e che le ferrovie debbano essere esclusivamente politiche. Ma l'onorevole Saporito, che ha principii molto diversi, non è logico a volere treni inutili e a domandare spese non giustificate dai bisogni del pubblico. Ed egli, che ha studiata con tanta cura la questione ferroviaria, sa bene che col materiale mobile che oggi esiste non è possibile un sensibile aumento di treni.

L'onorevole Saporito vuole che si venga ad una graduale separazione del servizio viaggiatori da quello delle merci, ed è cosa questa che sta bene a dirla quando si sta nelle aule governative, ma quando si sta sulle rotaie si vede che il problema non può avere una soluzione generale e conforme per tutte le linee.

Infine, per la questione dei ritardi, l'onorevole Saporito inneggia alla Legge del 21 dicembre 1899, con la quale si afferma che i ritardi dei treni rivestono il carattere di contravvenzione ai sensi del Codice penale, ed incita il Governo a valersi rigorosamente di tale legge.

Pare incredibile che un uomo mite e ragionevole come l'onorevole Saporito non s'accorga che quella è una legge di regresso, una legge da Medio Evo, la quale ci dà il

vanto, ben poco invidiabile, che nessun paese del mondo ha una legge così draconiana. Essa non ha altra scusa che il dispetto del Governo di essersi trovato soccombente di fronte ad una sentenza molto illuminata della Corte di Cassazione.

***

Mi piacerebbe molto di seguire l'onorevole Saporito in tutta la sua esposizione e rilevare varie inesattezze su cui cade relativamente alla manutenzione delle linee e del materiale mobile, ma per desiderio di brevità bisogna che io mi limiti alle sole cose importanti.

Per la manutenzione delle linee l'on. Saporito ritorna sulla tanto dibattuta questione del risanamento della massicciata e dice che le Società hanno trovato modo di accollare allo Stato delle spese che a buon diritto avrebbero dovuto essere sostenute da loro.

A me pare necessario di togliere di mezzo gli equivoci. È troppo evidente che le Società, essendo obbligate alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee, debbano provvedere al ricarico della ghiaia.

Ma quest'obbligo, per essere equo per le due parti contraenti, presuppone che le Società abbiano trovate le linee in regolare stato di manutenzione nel 1885, e ciò è stato ben lontano dal vero.

Il Governo nei primi anni fu largo nell'accettare a suo carico i risanamenti della massicciata per alcune linee, ma poi, forse a causa delle gravi spese, cominciò a rifiutarsi e di qui nacquero i dispareri ed i litigi fra Governo e Società.

L'origine e la causa di tutti questi litigi è stata la mancanza di una constatazione fatta in contradditorio sullo stato delle linee prima delle Convenzioni. La sentenza arbitrale alla quale accenna l'on. Saporito non poteva essere diversa da quello che è stata, perchè non si trattava di risolvere una questione di *diritto*, ma una questione di *fatto*.

Certamente le Società hanno avuto torto di non pretendere nel 1885 la constatazione alla quale ho accennato, ma è strano che l'on. Saporito voglia assolvere completamente il Governo e caricare tutti i torti sulle Società, quasi che a lui risulti in qualche modo che nel 1885 le ferrovie si trovassero in regolare stato di manutenzione!

Si sarebbe dovuto venire ad un amichevole accordo; le Società avrebbero dovuto diminuire le loro pretese, e il Governo avrebbe dovuto riconoscere almeno in parte il suo torto, e così evitare ogni litigio; e, se ben ricordo, credo che effettivamente sieno state fatte dalle Società delle proposte; ma col Governo italiano sono essi possibili questi amichevoli accordi?

In quanto alla manutenzione del materiale mobile io domando venia al lettore se per spiegare il mio concetto mi valgo di un apologo.

In una città vi sono due ospedali (e non si creda che sia poi cosa molto strana il paragonare le officine ferroviarie agli ospedali, e gli ingegneri ai medici) ugualmente ben tenuti e ugualmente ben diretti. Nell'uno si accettano i malati di malattie comuni, e nell'altro i malati di malattie croniche; e i critici di quella città, osservando le statistiche, fanno colpa al secondo perchè in esso la giacenza dei malati e la spesa delle cure sia maggiore che nel primo, e si accusa d'incapacità i medici e di malevolenza gli amministratori.

Allo stesso modo fa il nostro Governo e fa anche l'on. Saporito quando biasimano che il nostro materiale mobile stia troppo tempo in officina per le riparazioni, e che il costo medio delle riparazioni si elevi a somma troppo alta.

Bisogna che Governo e pubblico abbiano la coscienza che le officine ferroviarie sono ingombrate di malati cronici e, come avviene ai medici, così spesso gli ingegneri delle officine non sanno dove mettere le mani per riparare certi veicoli assolutamente incurabili per malattie organiche ed ingenite.

E qui mi viene opportuno rilevare che l'on. Nofri, nel suo discorso del 28 scorso maggio, trovando tutto male quello che è stato fatto dalle Società esercenti, critica anche la lentezza con la quale nelle officine si procede alle riparazioni del materiale mobile, e dice di sapere dagli stessi operai che certi veicoli entrano, giaciono e sortono senza essere stati riparati.

Il fatto è riportato con colori esagerati ed ostili, ma nel fondo è perfettamente vero. Per certi veicoli avviene precisamente la stessa cosa che avviene ai tubercolotici i quali vanno all'ospedale, vi restano 30 o 40 giorni, ne escono con un po' di vernice che dà loro un'effimera apparenza di salute, ma dopo qualche mese tornano a battere alle porte dell'ospedale, dove poi finiscono per lasciarvi le ossa.

Ma poichè l'on. Nofri trova tanto diletto nel criticare l'amministrazione e i medici dell'ospedale, perchè non aggiunge lealmente che il malvolere degli infermieri contribuisce in larga scala a produrre i mali lamentati? E, lasciando la metafora, perchè l'on. Nofri, nascondendo gran parte della verità, non riconosce che nelle officine ferroviarie gli operai, occupati a difendere i loro diritti con l'appoggio della organizzazione socialista, rassicurati della loro inamovibilità e dell'automatico avanzamento loro concesso dal Governo, hanno perduto ogni sentimento di dovere, ogni amore al buon andamento della azienda?

Ma l'incoscienza dello stato in cui si trovavano le nostre ferrovie al 1885 è stata la causa di molti guai, e se oggi crediamo di poter provvedere ad un nuovo assetto ferroviario chiudendo gli occhi per non vedere il vero stato delle cose, rinnoveremo gli stessi errori e andremo incontro alle stesse conseguenze.

Tralascio di parlare sulle diverse esigenze delle varie Amministrazioni dello Stato, alle quali l'on. Saporito vuole dar soddisfazione in modo troppo oneroso per l'esercente, trattenendomi invece brevemente delle esigenze militari.

Lodo moltissimo l'on. Saporito che si dimostra restìo a tutte queste esigenze, poichè le ferrovie sono costruite ed esercitate per soddisfare alle esigenze del commercio. È giustissimo che in caso di guerra taccia ogni altro interesse, e tutti i mezzi di trasporto sieno messi a disposizioni dell'autorità militare, ma non si può spingere l'esagerazione fino al punto di invertire il principio, e dire che le ferrovie siano fatte per servire ai bisogni militari, e che solo per tolleranza si permetta che, durante la pace, possa il commercio servirsene.

Ed è anche giustissimo quello che dice l'on. Saporito e cioè che tutti i lavori che si eseguiscono ogni anno per soddisfare alle esigenze dell'aumentato traffico, giovano quasi allo stesso modo per i bisogni militari, e così bisogna riconoscere che oggi le nostre ferrovie si trovano notevolmente più corrispondenti ai bisogni della guerra di quello che fossero nel 1885, e che d'anno in anno si troveranno sempre in miglior stato.

Anticipare delle somme ingenti per migliorare gli impianti ferroviari e aumentare il materiale mobile per provvedere all'incertissima eventualità di guerra, e prima che questi miglioramenti siano resi necessari dalle esi-

genze ordinarie del commercio, è una esagerazione colpevole, è uno spreco del pubblico denaro.

Se si adotterà la proposta dell'on. Rubini, che io ho sostenuta, di abolire il secondo fondo di riserva, convengo che sarà utile di stabilire nei patti contrattuali che le Società, che sono già obbligate ad avere nei loro magazzini un forte deposito di carbone, abbiano anche una forte deposito di materiale d'armamento distribuito lungo tutta la rete. Altro non vedo di necessario e tralascio di entrare in particolari.

L'esercizio economico.

Tutti parlano di questo servizio economico, e ne attendono dei grandi miracoli, ma nessun sa dire in che cosa esso consista. Non lo sa il Governo che fa leggi e decreti, non lo sanno i deputati che lo discutono alla Camera e fuori della Camera, non lo sa l'on. Saporito che nella sua Relazione lo propone su vasta scala.

L'on. Saporito, dopo aver notato che per le nostre tre grandi Società esercenti i coefficienti di esercizio sono troppo elevati, fa rilevare che ciò avviene specialmente per le linee di traffico limitato. E poichè nelle nostre tre reti vi sono ben 5478 chilometri di ferrovie con reddito inferiore alle L. 10,000 per chilometro, propone che man mano in queste linee sia introdotto il nuovo sistema di servizio economico.

E per mettere in chiaro gli inconvevienti che si verificano sulle ferrovie di traffico limitato, osserva:

« ..... essendo limitato il numero delle corse dei treni, » si offre minore opportunità al commercio di valersi » della ferrovia, perchè specialmente per i brevi percorsi, » che sono appunto quelli cui si riferisce la massima » parte dei trasporti, i viaggiatori sovente non trovano » utile di attendere le ore di partenza dei treni quando » queste non sono abbastanza frequenti. Lo stesso inconveniente, ed anche più grave, si osserva per le merci, » le quali entro zone di piccolo raggio, vengono trasportate più sollecitamente con gli usuali mezzi di locomozione sulle strade ordinarie, che non sulle ferrovie » percorse da tardi e scarsi treni.

« Manca perciò a queste ferrovie il primo elemento » della prosperità che è l'affluenza del traffico per le brevi » distanze in quanto troppo esiguo è il movimento dei » treni, e più attivo non può rendersi senza incorrere in » spese ancora maggiori di quelle, già eccessive, che si » devono sostenere pel minimo numero dei treni prescritti dai regolamenti ».

Viene poi una seconda causa che rende limitato il traffico, ed è la elevatezza delle tariffe aggravate dalle tasse sui trasporti e dalla tassa di bollo. In queste ferrovie i viaggiatori sono generalmente poveri e le merci di poco valore, e bisogna ribassare le tariffe e levare le tasse.

Ed è perciò che sono venute le due Leggi del 27 dicembre 1896 e del 9 giugno 1901.

Ma vediamo di ragionare un poco e cominciamo col notare che i 5478 chilometri di ferrovia a cui accenna l'on. Saporito si trovano in condizioni diversissime gli uni dagli altri, e le riforme che potrebbero essere buone per una linea sarebbero assolutamente rovinose per le altre.

Il ragionamento dell'on. Saporito che io ho sopra riferito, si può applicare soltanto, e fino ad un certo punto, ad una ferrovia suburbana che percorre una zona intensamente abitata. Dico fino ad un certo punto, poichè se con le basse tariffe e con l'aumento dei treni si possono raccogliere quasi tutti i viaggiatori, non è mai possibile di prendere le merci. E ne abbiamo mille esempi nelle nostre tramvie.

Ma se invece di considerare queste ferrovie che percorrono zone di terreno intensamente popolate, noi prendiamo ad esaminare le ferrovie politiche che percorrono terreni incolti e deserti, le cose cambiano completamente. Se non vi sono nè viaggiatori nè merci, si possono aumentare i treni e si possono abbassare le tariffe fin che si vuole, ma non si avrà altro risultato che di aumentare le spese e il coefficiente di esercizio.

Anche l'on. Saporito, che è uomo di tanto valore, si lascia sedurre dal miraggio delle « ricchezze latenti » ; ed io gli domando se creda davvero che con una coppia di treni in più e con un ribasso di tariffe queste ricchezze latenti diverranno palesi!

Per creare le ricchezze, siano esse agricole o industriali, occorrono grandi capitali, ardite iniziative, e ci vuole del tempo. Credere di poter fare a meno di tutto ciò, e credere che basti per tutto un ribasso di tariffe ferroviarie, equivale a voler ingannare sè stessi e gli altri e a preparare delle nuove delusioni.

Aumentando il numero dei treni, quello che si è ben sicuri di trovare è un aumento di spesa; secondo i casi sarà maggiore o minore, ma l'aumento è certo. Diminuendo le tariffe, l'unità di traffico viene naturalmente ad essere meno ricompensata, e perchè l'azienda ferroviaria non si trovi in condizioni più gravi di prima, bisogna che l'unità di traffico abbia tale aumento di numero da coprire e la spesa del maggior numero dei treni, e la minor ricompensa dell'unità di traffico.

E bisogna ancora guardare la cosa da un altro punto di vista, ed è che ad ogni aumento di traffico un po' sensibile, diventa necessaria una considerevole spesa in conto capitale, e cioè un aumento di materiale mobile e di impianti fissi.

Ed io domando al pubblico, domando all'on. Saporito se non sia un cattivo giuoco di parole il chiamare « economico » un sistema di servizio che richiede subito un aumento considerevole di capitale e un aumento certo di spese di esercizio per raggiungere un incerto aumento di traffico. Lo si chiami esercizio « locale », lo si chiami con qualunque nome, ma non si cerchi di ingannare la gente chiamando economico un sistema che costa assai di più.

Se si discutono con un poco di calma gli esempi che si citano, si vedrà che conchiudono in modo contrario alla tesi.

E per esempio si cita la ferrovia Arezzo-Fossato, la quale, con un notevole ribasso di tariffe, ha migliorato sensibilmenle la sua disastrosa posizione finanziaria. Ed è verissimo, ma bisogna aggiungere che questa ferrovia giudiziosamente non ha punto aumentato il numero dei suoi treni, in contraddizione colla prima e più importante prescrizione del sistema economico.

Si cita la ferrovia Bologna-S. Felice, ed io credo che sia uno degli esperimenti meglio riusciti. Ma le condizioni favorevolissime di popolazione e di affari che si trovano sulla zona percorsa dalla ferrovia preesistevano alla costruzione della ferrovia stessa, e sono la causa e non mai l'effetto del buon risultato del sistema adottato. E così cade la illusione che la comodità ed il buon mercato del servizio ferroviario possano da essi soli creare la prosperità di una regione.

Si cita l'autorità del compianto senatore Breda e si dice che egli, applicando il suo sistema d'esercizio, ha ottenuto dei buoni risultati. Ed io l'ammetto ben volentieri, ma nego che quel sistema si possa estendere e

generalizzare, e sono sicuro che lo stesso senatore Breda col suo senso pratico lo avrebbe modificato se si fosse trattato di linee in condizioni diverse da quelle di cui egli parlava.

Insomma, senza dilungarmi in altri esempi, credo di poter affermare che se è necessario, se è doveroso di trarre dalle nostre ferrovie di traffico limitato tutti quegli aumenti di prodotti che sono possibili, bisogna ben guardarsi dal credere che le stesse regole possano servire per tutti i casi, che le stesse formule possano guarire tutte le malattie, che la ricchezza di una regione povera possa sorgere, come per incanto, da un ribasso di tariffe.

Se si tratta di una breve ferrovia suburbana che percorre una zona di popolazione fitta, essa può sperare aumento soltanto dai viaggiatori, ed allora sta benissimo aumentare il numero dei treni e ribassare le tariffe. Bisogna imitare semplicemente quello che fanno le tramvie.

In altri casi bisognerà cercare di attirare le merci alla ferrovia con tariffe miti, adottando anche il ripiego di fare tariffe diverse secondo il senso in cui si eseguiscono i trasporti.

In altri casi, si dovrà anche prendere esempio dalle tramvie, e diminuire il peso delle locomotive e la velocità di marcia per poter economizzare sulla manutenzione del materiale e dell'armamento.

La sola cosa che si può stabilire in modo generale è che il Governo deve smettere la pretesa che per queste ferrovie gli orari siano stabiliti a Roma, e la pretesa che ogni minimo cambiamento di tariffe debba essere approvato dal Governo, sentito il parere del Consiglio delle tariffe. Sono cose che non si dovrebbero nemmeno ammettere per le grandi linee, ma che per le linee di piccolo traffico diventano una caricatura.

La libertà di movimento non dovrebbe però scompagnarsi dal concetto della unità ferroviaria. E credo che sarebbe un grave errore staccare queste linee dalle grandi Reti per formarne dei gruppi autonomi, poichè nascerebbero gelosie, concorrenze e ostilità dannose. Alle grandi Società riesce facile il formare delle Direzioni locali con norme e poteri speciali, le quali, essendo sul luogo, possono rendersi ben conto dei bisogni locali, e cercare di soddisfarli senza ledere gli interessi generali.

Ma si badi bene di non commettere l'errore di abbassare le tariffe per promuovere aumenti di traffico, senza prima aver provveduto ad aumentare il materiale mobile e gli impianti fissi in modo corrispondente all'aumento del traffico che si spera di ottenere. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il riscatto delle ferrovie.

La Commissione per lo studio della convenienza dei riscatti, che nelle precedenti sedute determinò i criteri in base ai quali dev'essere indagata la convenienza finanziaria del riscatto delle ferrovie meridionali, nell'adunanza che ebbe luogo martedì scorso, discusse sulle modificazioni che, in armonia alle deliberazioni prese, sono da portarsi ai conti comparativi istituiti dal relatore.

Questo è il comunicato della Commissione che ha bisogno però di schiarimenti e informazioni più complete.

><

La convenzione Italo-Svizzera per il Sempione.

Il Consiglio federale svizzero ha diretto un messaggio alle Camere federali in cui raccomanda la ratifica dell'accordo conchiuso tra la Svizzera e l'Italia, il 16 maggio 1903, per il trasferimento alla Confederazione della concessione del Sempione su territorio italiano.

><

Per l'ampliamento delle stazioni di Milano e di Albizzate.

Il Consiglio Superiore delle Strade Ferrate per il futuro ampliamento della stazione di Milano, secondo accordi presi col Comune e colla Camera di Commercio, ha approvato la proposta di espropriazione dell'area compresa tra i bivii di Vigevano, Ghisolfa e Simonetta. e le proposte per diversi impianti sull'area medesima. Ha anche approvato l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Albizzate sulla linea Gallarate-Varese.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Il dividendo dell'Esercizio 1902-1903*).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società delle Ferrovie Mediterranee ha deliberato, nella sua seduta di ieri, di proporre nella prossima Assemblea degli Azionisti il dividendo nella misura del 3 per cento, pari a quello dello scorso anno.

(*Assemblea Generale*).

L'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti venne convocata per il giorno 27 novembre p. v.

><

Ferrovia Cuneo-Nizza.

La questione riguardante la ferrovia Cuneo-Nizza, un tratto della quale percorrerà, come è noto, il territorio francese, è finalmente risolta; e mediante l'opera spiegata dal Ministro Morin nella sua breve permanenza a Parigi, le divergenze di vedute fra il Governo francese e il nostro Governo riguardo al tracciato della linea sono state eliminate con piena soddisfazione nostra.

Difatti il Governo francese ha telegraficamente comunicato di accettare il tracciato della nostra Amministrazione dei Lavori Pubblici, e avant' ieri sera, in seguito appunto a questa comunicazione, si riunirono presso il Ministro degli Esteri, on. Morin, i Ministri dei Lavori Pubblici e della Guerra, per concordare appunto le modalità per la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia.

><

Sospensione della trazione elettrica Bologna-Poggio Rusco e Bologna Modena.

Abbiamo da Bologna che il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Società esercente la Rete Adriatica a sospendere definitivamente il servizio con trazione elettrica con accumulatori sulla linea Bologna-San Felice-Poggio Rusco e sulla linea Bologna-Modena, ripristinando sulle linee stesse il completo servizio con trazione a vapore.

><

L'orario invernale ferroviario.

L'orario invernale delle Ferrovie del Mediterraneo sarà attuato il 3 novembre p. v.

La Società, allo scopo di rimediare all'inconveniente che risulterebbe dalla posticipazione del diretto 4, il quale col nuovo orario verrebbe a perdere la coincidenza ad Alessandria col treno 324 per Luino e Milano, e col 494 per Vercelli, ha stabilito di istituire un trenino da Novi ad Alessandria in prosecuzione del diretto 64. A tale treno, che avrà il numero 60, verrà assegnato l'orario che segue: Novi, partenza 10.18; Alessandria, arrivo 10.40.

><

Lo scalo merci di Porta al Prato a Firenze.

Siamo informati che, in seguito ad istanza del Sindaco di Firenze, il Ministro dei Lavori Pubblici ha consentito che sia prorogato fino alla fine del corrente anno la chiusura dello scalo merci di Porta al Prato, che doveva aver luogo il giorno 30 dello scorso mese di settembre.

Ci consta che il provvedimento è stato consigliato dall'opportunità di attendere il risultato degli studi che si compiono dalla Commissione che fu incaricata dell'esame della questione del servizio merci nella predetta stazione di Porta al Prato.

><

Servizio economico della linea Roma-Terracina.

C'informano che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, la quale era stata dal Ministero dei Lavori Pubblici interessata a studiare ed a presentare proposte concrete in ordine all'applicazione del servizio economico sulla linea da Roma a Terracina, avrebbe partecipato al Ministero stesso che una decisione in merito all'invocato provvedimento essa potrà prenderla soltanto dopo che avrà conosciuto i risultati finanziari di alcuni mesi dell'esercizio economico, in esperimento sulle linee Sparanise-Gaeta, Avellino-Rocchetta Sant'Antonio e Lucca-Bagni di Lucca.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Acquisto di vetture automotrici*).

La Società esercente la Rete Sicula, allo scopo di sviluppare maggiormente il movimento dei viaggiatori sulle linee di limitato traffico, servite da pochi treni, crede utile l'istituzione di frequenti corse locali, facenti capo nei centri più popolosi, con vetture automotrici, che potrebbero essere convenientemente adoperate anche per aumentare e rendere più rapide le comunicazioni delle città di Palermo, Messina e Catania con i paesi circostanti. Ha quindi proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di acquistare una di queste vetture per l'importo di L. 31,000.

Il tipo prescelto dalla Società è quello a vapore del Purrey di Bordeaux, già adottato dalla Paris Lyon-Méditerranée, dalla Compagnia di Orléans e dalla Compagnia degli Omnibus di Parigi. Il peso di questa vettura sotto carico è di tonnellate 24, può contenere da 35 a 39 viaggiatori seduti, e può rimorchiare una vettura ordinaria di 16 tonnellate alla velocità di 80 km. all'ora in piano o in debole salita.

><

Servizio cumulativo colla Palermo-Marsala-Trapani.

C'informano da Trapani che quella Camera di Commercio ed Arti e la locale Deputazione provinciale hanno vivamente interessato il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio perchè abbia luogo senz'indugio l'applicazione del servizio cumulativo fra le tre Reti principali ferroviarie e la ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani.

A questo proposito sappiamo che da parte del Ministero dei Lavori Pubblici sono state interessate le ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia ad annuire all'attuazione del servizio medesimo, e sappiamo altresì che in massima esse si sono dichiarate disposte. Vi ha ancora qualche difficoltà da superare, ma si spera che in breve tutto potrà essere appianato.

><

Servizio economico
sulle linee Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto.

La Camera di Commercio ed Arti di Lecce, invitata dal Ministero dei Lavori Pubblici a comunicare le proprie deliberazioni circa l'attuazione dell'esercizio economico sulle linee Lecce Gallipoli e Zollino-Otranto, ha indetta una riunione dei rappresentanti politici, amministrativi e commerciali dei Circondari di Lecce e di Gallipoli, nella quale venne ad unanimità deliberato il seguente ordine del giorno, del quale è stata data comunicazione al Governo:

« I rappresentanti politici, amministrativi e commerciali dei Circondari di Lecce e di Gallipoli, considerando che invano, per lunga serie d'anni, si sia chiesto al Governo ed alla Società Adriatica il miglioramento del servizio ferroviario Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto, fanno voti che sia subito attuato, a titolo di esperimento e per la durata di un anno, l'esercizio economico sulle linee Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto per i soli viaggiatori, alle condizioni proposte dalla Società delle ferrovie Meridionali esercente la Rete Adriatica.

« Deliberano inoltre di invitare la Camera di Commercio e le altre Autorità competenti ad interessarsi per ottenere l'aggiunta di una coppia di treni a cui si ha diritto per l'articolo 2 della legge 9 giugno 1901, numero 220 ».

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Siamo informati che i rappresentanti della Società esercente la Rete Adriatica e quelli della Navigazione Veneziana, ai quali, nella conferenza tenuta in sullo scorcio dell'agosto p. p. presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in Roma dalla Commissione incaricata di studiare le basi del nuovo servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Società Veneziana di navigazione, venne dato incarico di preparare lo schema della convenzione, del regolamento e delle tariffe, prontuari per il nuovo servizio, nonchè delle tabelle di ripartizione dei prezzi tra ferrovia e navigazione, ha pressochè ultimato il lavoro affidatole.

E pertanto il presidente della Commissione anzidetta ha disposto che questa si riunisca in Roma il giorno 5 del prossimo novembre allo scopo di discutere il lavoro dei prefati delegati dell'Adriatica e della Navigazione e disporre tutto quanto si rende necessario per poter attuare al più presto possibile il servizio del quale è questione.

><

Facilitazioni al personale della Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, considerato che le spese per vivere nei grandi centri sono per molti motivi rilevanti e rendono per conseguenza difficili le condizioni economiche dei proprii impiegati, specie di quelli forniti di stipendi piccoli e gravati di numerosa famiglia, sarebbe venuta nella determinazione di agevolare questo personale rendendo allo stesso possibile di abitare fuori della città dove presta servizio, in paesetti cioè e villaggi prossimi a quest'ultima, dove gli alloggi ed i viveri costano assai meno, specie perchè questi ultimi non sono sottoposti, come nei grandi centri di consumo, a dazi elevati.

Studiata pertanto da essa la questione, ritiene che l'agevolazione da darsi al proprio personale per rendergli possibile i viaggi giornalieri che dovrebbe eseguire per recarsi dalla città dove presta servizio a quella dove

stabilirebbe la propria dimora e viceversa, sarebbe la concessione di biglietti d'abbonamento a prezzo ridottissimo da rilascirsi entro un certo limite di percorso compatibile naturalmente con l'obbligo dell'impiegato di trovarsi in città nelle ore volute dall'orario d'ufficio.

Questo provvedimento venne adottato presso alcune ferrovie estere e fra queste giova citare quelle secondarie del Belgio che accordano anche al pubblico tariffe d'abbonamento bassissime appunto per facilitare, specie agli operai, la residenza in luoghi lontani dai grandi centri; con che si raggiunge lo scopo non solo della economia individuale, ma si risolve anche un gran problema sociale ed igienico, quale è quello di impedire i grandi agglomeramenti di operai.

La prefata Direzione Generale riterrebbe che la tariffa da concedersi ai proprii agenti sarebbe quella dei biglietti di abbonamento ordinari ridotta del 75 0[0, tariffa che dovrebbe anche concedersi alle persone di famiglia dell'impiegato contemplate dai regolamenti e con lui conviventi.

Sappiamo che la Direzione stessa ha presentato in argomento una proposta di massima al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, il quale non mancherà certo di darvi la sua approvazione.

A noi poi sembrerebbe opportuno che l'Amministrazione governativa non dovrebbe limitarsi ad approvare la proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, ma dovrebbe promuovere analogo provvedimento anche dalle altre Società.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, a Sezioni unite, su ricorso del Sindaco di Castroreale, ha emesso parere dal quale risulta che: « Annullata con decreto ministeriale un'ordinanza del Sindaco relativa ad occupazione di strada vicinale, non può il Sindaco, come Autorità che emise il provvedimento annullato, ricorrere in via straordinaria al Re, contro il decreto di annullamento. In ogni caso, quand'anche il Sindaco potesse ricorrere, occorrerebbe l'autorizzazione del Consiglio comunale.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi il 23 ottobre corrente in Milano dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Rubello Vittorio, di Napoli, per completamento scogliera a difesa delle officine di Pietrarsa;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli, di Milano, per fornitura di mc. 1050 di legname abete in tavole e pezzi segati a 4 fili paralleli:

Colla Ditta Giovanni Peron, di Schio, per fornitura di mc. 1050 di legname come sopra;

Colla Società Metallurgica di Livorno per fornitura di n. 10,000 tubi bollitori con cannotto di rame per locomotive;

Colla Società suddetta per fornitura di kg. 100,000 di tubi di rame per locomotive;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di kg. 155,000 di tubi per condotta d'acqua di dimensioni diverse;

Colla Ditta Powley Thomas e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 100,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Morgan Wakley e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 60,000 di carbone come sopra;

Colla Società Ligure Metallurgica di Genova per fornitura di kg. 125,000 di lamiere di ferro omogeneo di spessore inferiore ai 4 mm.;

Colla Ditta Fratelli Bruzzo, di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di lamiere come sopra di 4 mm. ed oltre di spessore;

Colla Ditta Perotti Nino, di Piacenza, per lavori di risanamento massicciata e di rinforzo fra le progressive 1.844.30 e 23.835.35 del tronco Parma-Fornovo;

Colla Ditta S. Nasturzio, di Sampierdarena, per fornitura di kg. 50,000 di stagno in pani.

(Gara aggiudicata).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori per il prolungamento del binario d'incrocio della stazione di Pra. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 7 presentarono offerta, e l'appalto rimase aggiudicato alla Ditta Giuseppe Casalino, che offrì il ribasso del 19.45 0[0.

(Gare aperte).

Il 6 novembre, presso la Società Mediterranea, avranno luogo le gare per la fornitura di una capria a puntoni per sollevare locomotive; un tornio comune da filettare e un motore a vapore con relativa caldaia della forza effettiva normale di 9 HP, da impiantarsi nelle officine del deposito di Salerno. L'aggiudicazione provvisoria sarà pronunciata il successivo giorno 16.

— Per sistemazione di 40 ponticelli fra Chiusi ed Asciamo. Importo L. 20,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 27 andante, ore 10.30;

Per sistemazione di 21 ponticelli fra Asciano ed Empoli. Importo L. 12,000. Tempo utile come sopra sino al 27 andante, ore 11.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara di lavori provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Castelraimondo-Camerino, per l'importo di L. 5000. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 3 presentarono offerta variabile dal 12.50 al 17.85 0[0, e cioè Angeloni Edoardo di Sinigaglia il 17.85; Alessandro Pierfederici il 12.50, e Angelo Torresi il 17.20; il lavoro perciò rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Angeloni, quale migliore offerente.

(Gare aperte).

Il 9 novembre prossimo, alle ore 14 1[2, presso la Direzione generale della Rete Adriatica, avrà luogo la gara per la provvista di una caldaia orizzontale occorrente per il riscaldamento preventivo dei treni nella stazione di Venezia.

Avrà anche luogo la gara per la fornitura dei materiali per l'applicazione del movimento elettrico ai carri traversatori del deposito dei montatori di veicoli nelle officine di Firenze.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma ha emesso sentenza, in una vertenza Janigro-Venturi contro la Società delle Strade Ferrate Meridionali, dalla quale risulta che: « L'operaio ferroviario, inscritto alla Cassa pensioni e di soccorso e colpito da infortunio sul lavoro, non può pretendere una duplice indennità, e cioè quella comune sta-

bilita dalla legge sugl'infortuni e quella speciale dovutagli dalla Cassa; ma ha soltanto diritto ad un'indennità unica, che dev'essere la maggiore fra le due suddette. Il R. Decreto 22 gennaio 1899 sugl'Istituti di previdenza del personale ferroviario non è incostituzionale, e, ad ogni modo, è stato ratificato dalla posteriore legge del 29 marzo 1900 ».

— Giudicando in una vertenza della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo contro la Ditta Cabella, la Cassazione di Torino ha emesso sentenza, dalla quale risulta che: « Trattandosi di spedizione a grande velocità di merci aventi un peso superiore ai 50 chilogrammi per misurare il ritardo nell'esecuzione del trasporto, a sensi e per gli effetti dell'art. 403 del Codice di Commercio, debbono computarsi a favore delle ferrovie, comprendendole nel termine di resa stabilito dall'articolo 57 dell'allegato D alla legge 27 aprile 1885, anche le diciotto ore concesse dallo stesso articolo per le operazioni in partenza ».

— La Cassazione di Firenze ha emesso sentenza in una vertenza della Società delle Strade Ferrate Meridionali contro Zanferrari, giudicando che: « In caso di mancata o ritardata fornitura dei carri richiesti da uno speditore, la Società ferroviaria non è tenuta al risarcimento dei danni, ma soltanto alla restituzione del deposito fatto dal richiedente ».

— La Cassazione di Roma, a Sezioni unite, ha sentenziato che: « È incompetente l'Autorità giudiziaria a sollecitare, nell'interesse dei privati, i provvedimenti dell'Autorità amministrativa, specialmente se abbiano carattere di funzione di Governo o se tendano a regolare obbietti di prevalente ordine pubblico. Rientra invece nella competenza giudiziaria l'esaminare e decidere, agli effetti del risarcimento dei danni, se essendo stato un privato autorizzato a costruire un edificio, la Giunta comunale abbia leso il suo diritto, deliberando di rimettere a tempo indefinito l'approvazione dei disegni dell'edificio stesso a causa di reclami di persone aventi interesse contrario all'innalzamento della nuova fabbrica ».

— In una vertenza fra il Comune di Belfiore e la Ditta Bertani e Comp. riguardante l'ordinanza del Sindaco per la chiusura di una chiavica, la Corte di Cassazione di Firenze ha sentenziato che: « Quando il Sindaco, compiendo un atto d'impero per evitare il pericolo di un'inondazione, ordina la chiusura d'una chiavica con danno degli aventi diritto a defluire per la chiavica stessa le acque dei loro fondi, il Comune è tenuto a risarcire il danno, secondo la sua importanza, e non secondo il vantaggio risentito dal Comune ».

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Costruzione di un cunicolo di scolo e del marciapiede lungo la fronte del fabbricato viaggiatori nella stazione di Lecce, per L. 1240.

Rialzamento della livelletta nel tratto compreso fra i km. 272.189 e 272.480, e rafforzamento e sistemazione della travata metallica per due binari del sottovia al km. 272.402-272.900 della linea Bologna-Otranto, per L. 5500.

Sistemazione dei binari di accesso alla rimessa locomotive nella stazione di Aquila, per L. 1200.

Rafforzamento dell'armamento del binario di corsa in alcuni tratti della linea Roma-Chiusi, per L. 79,700.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un ponticello al km. 194.140 della linea Roma-Pisa per lo sfogo delle acque di piena del fosso Pesciatino, per L. 3000.

Costruzione di un forno da pane nella stazione di Ottaiano, sulla linea Cancello-Torre Annunziata, per L. 460.

Impianto di una baracca in muratura per il servizio dell'Agenzia di città nel piazzale arrivi della stazione centrale di Napoli, per L. 13,400.

Rete Sicula:

Sistemazione delle opere di incanalamento delle acque a monte ed a valle del ponticello al km. 138.085 della linea Bicocca-Caldare, per L. 1200.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Sistemazione del macchinario nell'officina del deposito locomotive di Avellino, per L. 1900.

Impianto degli apparecchi di difesa dalla malaria ai fabbricati viaggiatori della stazione di Crescentino, della fermata San Silvestro e dei caselli dal n. 11 al 17, della linea Chivasso-Casale, per L. 4820.

Consolidamento della falda destra della trincea in frana al km. 114.835-114.897, fra le stazioni di Ponte San Cono e di Romagnano, sulla linea Eboli-Metaponto, per L. 21,000.

Ricostruzione con fondazioni pneumatiche al chilometro 366.787 del ponte sul torrente Romanò e alzamento della livelletta fra i km. 366.410 e 367.114 della linea Taranto-Reggio, per L. 305,000, di cui L. 235,000 per i lavori da appaltarsi.

Lavori per impedire gli allagamenti nella galleria di Biassa, fra le stazioni di Riomaggiore e di Spezia sulla linea Pisa-Genova, per L. 40,000, di cui L. 38,000 per i lavori da appaltarsi.

Risanamento della massicciata in alcuni tratti della galleria di Biassa sulla linea Pisa-Genova, per L. 16,125, di cui L. 7200 per la fornitura di ghiaia da appaltarsi.

Sistemazione dei lanternini nella grande tettoia della stazione di Roma-Termini, per L. 46,000, di cui lire 42,000 per i lavori da appaltarsi.

Rete Adriatica:

Modificazioni ed aggiunte all'impianto di manovra centrale per deviatoi e segnali esistenti nella stazione di Riola, per L. 3850.

Lavori di difesa contro la penetrazione delle zanzare nei fabbricati delle stazioni e nelle case cantoniere di alcuni tratti delle linee Bologna-Otranto e Bari-Taranto, per L. 26,435.

Consolidamento della spalla del ponte sull'Olona al chilometro 17.170 della linea Pavia-Casalpusterlengo, per L. 7500.

Rifacimento in acciaio di due deviatoi tripli nella stazione di Piacenza, per L. 2850, oltre il materiale d'armamento.

Impianto della illuminazione elettrica nei piazzali di manovra e nella rimessa locomotive della stazione di Parma, per L. 17,600.

Modificazioni ed aggiunte per l'ampliamento della stazione di Prato in seguito al raddoppio del binario fra Prato e Firenze, per L. 90,000.

Lavori di difesa della linea Zollino-Gallipoli contro le alluvioni nel tratto compreso fra i km. 19.385 e 21.861

e per la sistemazione della sagoma stradale in alcuni tratti della linea stessa, per L. 27,350, di cui L. 25,000 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento della scarpa a monte della trincea al km. 255.911 della linea Orte-Firenze, per L. 8800, di cui L. 8000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di una condotta d'acqua potabile alla casa cantoniera al km. 91.765 della linea Mestre-Cormons, per L. 1500.

Consolidamento e sistemazione della rupe soprastante all'imbocco verso Chiusi della galleria della Campana, al chilometro 118.355 della linea Roma-Firenze, per L. 12,000.

Rete Sicula:

Opere per l'approdo dei *ferry-boats* a Villa San Giovanni, per L. 655,000, oltre il materiale metallico di armamento.

Lavori a difesa delle mareggiate dell'argine stradale presso l'imbocco della galleria di Capo Taormina sulla linea Messina-Catania, per L. 20,400.

Rafforzamento delle travate metalliche esistenti ai chilometri 35.683 e 104.907 della linea Palermo-Comitini, per L. 7450.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società esercente la Rete Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata-ritorno per le tre classi da Brescia per Cremona e viceversa, coi prezzi di quelli festivi ora in uso.

La Società Mediterranea ha disposto che dal 1° novembre prossimo abbiano ad essere distribuiti i biglietti di andata-ritorno fra le stazioni di Pontremoli e di Genova P. P. coi seguenti prezzi: 1ª classe L. 23.65; 2ª classe L. 16.60 e 3ª classe L. 10.35.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con decorrenza dal 1° novembre p. v., la validità delle tariffe speciali n. 1 e n. 2 a grande velocità, verrà estesa a Marciana Marina (Isola d'Elba) con applicazione dei prezzi, pel percorso marittimo, già previsto dalle tariffe stesse pel tratto Piombino-Isola d'Elba.

— In seguito ad istanza della Ditta G. L. Fratelli Cora, col giorno 1° novembre p. v. la stazione di Costigliole d'Asti verrà ammessa alle tariffe locali n. 410 e 703, piccola velocità, riguardanti le merci ascritte alle prime quattro classi, di cui la prima in servizio interno della Rete Mediterranea, e la seconda in servizio cumulativo fra Mediterranea ed Adriatica.

— Abbiamo da Porto Maurizio che quell'Amministrazione municipale ha fatto nuove premure al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere che anche per quella regione oleifera fosse usato lo stesso trattamento adottato, mediante l'applicazione delle tariffe eccezionali andate in vigore col 1° agosto corrente anno, per le provincie meridionali.

Il Municipio di Porto Maurizio ha rassegnato al prefato Ministro le ragioni che militano in favore del provvedimento da esso invocato allo scopo di ottenere parità di trattamento colla regione del Mezzogiorno, i cui prodotti oleari sono ora tutt'altro che inferiori per qualità e prezzo a quelli della regione ligure: motivo questo che sembra abbia condotto all'esclusione degli olii della Liguria dal beneficio delle anzidette tariffe eccezionali.

— Col 1° novembre p. v. e per la durata di un anno saranno applicate, in via di esperimento, sulla ferrovia Santhià-Biella, le tariffe speciali a prezzo ridotto per merci a piccola velocità ordinaria con vincolo di peso ragguagliato al vagone da otto tonnellate, state approvate con decreto ministeriale dell'11 novembre 1903. Pertanto, a dimanda dello speditore, potranno fruire dei prezzi speciali ridotti le merci designate in ciascuna tariffa, tanto in servizio interno della ferrovia Santhià-Biella quanto in servizio cumulativo con altre ferrovie italiane. Le tariffe speciali sono così divise: 1) materie tessili; 2) prodotti chimici; 3) generi per concia e per tinta; 4) prodotti animali; 5) materie oleose; 6) legname; 7) minerali non metalliferi; 8) materiali da costruzione; 9) stracci ed avanzi diversi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia centrale Umbra. — A complemento della notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che l'on. Ministro Di Broglio, riconosciuta l'utilità e l'importanza della linea proposta, e vista la legalità di tutti gli atti e di tutte le deliberazioni di concorso degli enti interessati, nonchè i pareri favorevoli dei Corpi consultivi, aderendo ai giusti desideri della popolazione umbra ed alle istanze della Commissione, ha dichiarato di concedere il chiesto sussidio chilometrico di L. 5000 per settant'anni.

Ferrovia Novara-Biella. — Il Consiglio comunale di Novara discusse intorno alla ferrovia a trazione elettrica, progettata dall'ing. Chiaro, tra Novara e Biella, ed unanime approvò il progetto. Deliberò di chiederne al Governo la concessione di costruzione ed esercizio, con un sussidio chilometrico di L. 6000, e stabilì un concorso comunale a fondo perduto di 200,000 lire. In altra seduta, il Consiglio stesso aveva già deliberato di chiedere alla provincia un concorso di altre L. 500,000, sul quale il Consiglio provinciale si manifesterà prossimamente.

Ferrovia elettrica Lecco-Milano. — Il 17 corrente, a Lecco, per iniziativa delle Camere di Commercio di Lecco (promotrice), Milano e Chiavenna, ebbe luogo una importantissima adunanza per reclamare la prosecuzione delle linee elettriche Valtellinesi sino a Milano, loro punto naturale d'arrivo, e, frattanto, un miglioramento nella trazione a vapore sulla Lecco-Milano e linee convergenti (Como e Bergamo).

L'adunanza, in ordine del giorno approvato ad unanimità, richiamò l'attenzione del Governo sullo stato delle cose ed invocò, in linea principale, la prosecuzione delle linee elettriche fino a Milano, ed in linea secondaria reclamò dalla Società tutti quei provvedimenti (riduzione di tariffe, velocità e frequenza di corse, modificazioni d'orario, ecc.) che possono rendere sopportabile a quella regione il presente sistema di trazione a vapore.

Il grandioso impianto di Morbegno, capace di una forza di 8000 cavalli, ora ne sviluppa soltanto meno di 2000. Tutta l'altra è energia perduta che potrebbe essere utilizzata sulla Lecco-Milano, ed eventualmente sulla Milano-Bergamo.

Fu nominata una Commissione, formata dai rappresentanti delle Camere di Commercio di Lecco, Milano e Chiavenna e dai sindaci di Milano, Lecco, Sondrio, coll'incarico di portare alla Direzione Generale dell'Adriatica, a Firenze, ed eventualmente a Roma, i desiderati delle popolazioni.

Direttissima Roma-Napoli. — Abbiamo già annunoiato l'inizio a Terracina degli studi sopra luogo per la direttissima Roma-Napoli. Aggiungiamo ora che si tratta del progetto assunto da una Società anglo-francese per una direttissima Roma-Terracina-Napoli, indipendentemente dagli studi che stanno facendo gli ingegneri del comm. Parise per la linea Roma-Napoli.

Ferrovie dell'Eritrea. — Si conferma la notizia della cessione per trattativa privata alla « Società Coloniale Italiana » dell'esercizio delle ferrovie eritree ed anche del tratto ancora in costruzione.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,101,607.90, con un aumento di L. 1497.96 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 109,378,543.54, e presenta un aumento di L. 3,132,659.76 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1903.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 349,416, e presentano un aumento di L. 8184 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1903 ammontano a L. 3,216,563, con una diminuzione di L. 48,508 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Arzignano-Chiampo. — Il 18 corr. a Vicenza venne inaugurato il prolungamento della linea tramviaria da Arzignano a Chiampo, un percorso di 6 km. e 600 m., vinto a traverso difficoltà superate dall'abilità dell'ing. Brigidini, progettista.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di agosto 1903.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di settembre 1903, confrontato con quello dello stesso mese 1902, fu il seguente:

		1903 settembre	1902
Passeggieri trasportati	Num.	292,000	295,083
» introito	L.	740,000	813,439.49
Bagagli e cadaveri	Tonn.	1025	1077
» introito	L.	86,000	92,336.59
Bestiame trasportato	Capi	18,545	19,839
» introito	L.	74,000	80,355.68
Merce trasportata	Tonn.	98,400	89,507
» introito	L.	970,000	979,954.43
Introito complessivo	»	1,870,000	1,966,076.19
» chilometrico	»	6,775.56	7,123.46
Proventi diversi	»	95,000	90,990.42
Introito generale	»	1,965,000	2,060,066.61
Spesa complessiva	»	1,055,000	919,922,82
» chilometrica	»	3,822.46	3,335.05
Introito netto	»	910,000	1.140,143.79

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Linee francesi d'accesso al Sempione, Parigi-Milano. — Il *Journal des Transports* scrive nel suo ultimo numero:

Crediamo sapere che in seguito al recente viaggio per studiare la soluzione della migliore linea d'accesso francese al Sempione, Maruéjouls, Ministro dei Lavori Pubblici, ha scelto la linea del Giura, via Ardelot, le cui pendenze del 20 sarebbero corrette e ridotte al 15, a partire da Mouchard fino a Vallorbes, sulla frontiera svizzera.

Questa rettificazione della parte francese comporta naturalmente il prolungamento, dalla parte svizzera, della linea Vallorbes-Bussigny verso Losanna, con pendenze pure ridotte.

L'ambasciatore di Francia a Berna sarebbe incaricato di intavolare col Governo federale dei negoziati per un accordo di massima fra i due paesi, preludiante alle convenzioni definitive che regoleranno i lavori concomitanti della nuova linea internazionale.

D'altro canto, si potrebbe dare in parte soddisfazione agli interessi ginevrini con una rettificazione della linea Saint-Julien-Thonon, che servirebbe Carouge, sobborgo di Ginevra, con questa condizione che sarebbe realizzata la congiunzione delle stazioni di Ginevra-Cornavin e Ginevra-Eaux-Vives, la cui esecuzione s'impone da molto tempo e i cui progetti sono stati preparati da Romieux, il distinto consigliere di Stato ginevrino che regge il Dipartimento dei Lavori Pubblici.

Tram elettrico del Monte Bianco (*Revue générale des Chemins de fer et des Tramways*, settembre 1903). — Il progetto della linea, per cui l'ispettore generale di ponti e strade, signor H. Duportal, ha chiesto la concessione, è basato sull'idea che bisogna tenere la linea allo scoperto più che sia possibile, perchè il viaggio riesca più gradito, sembri più corto e possa sostenere il confronto con quello sulle altre ferrovie analoghe della Svizzera.

La linea è divisa in due tronchi. Il primo parte dalla stazione della Compagnia P.-L.-M. a Fayet e si dirige su St.-Gervais, dove comincia l'ascensione sul fianco della montagna. Guadagna il colle di Voza con una rampa al 160 per mille, che si sviluppa per 6250 m. Dalla stazione omonima, situata a 1700 m. d'altezza, il tracciato raggiunge Pavillon de Bellevue (1712 m.) con una rampa del 100 per mille, poi si sviluppa col 200 per mille sul fianco meridionale del monte Lachat, presso la sommità del quale sarà posta un'altra stazione. Il tram seguirà quindi i versanti est ed ovest del Rogues per raggiungere, dopo numerose risvolte, la quota 2645. Al di sopra ni questa, la linea, seguendo una cresta rocciosa fra un piccolo ghiacciaio che scorre verso Dionasset e il ghiacciaio di Griaz, entra in due piccoli trafori, uno di 280 e l'altro di 390 m., dopo i quali arriva alla Tête-Rouse. Quivi comincierà il grande traforo di 2230 m., che condurrà alla sommità dell'Aiquille du Gouter (3820 m.), con un tracciato sinuoso che permetterà di avvicinarsi soventi alle pareti rocciose per uscire in qualche breve tratto all'aperto e assicurare la ventilazione ed anche per facilitare la costruzione dei tronchi di galleria e dei balconi.

Il secondo tronco della linea, dall'Aiquille du Gouter alla vetta del monte Bianco, non è stata chiesta che in eventuale concessione, ed il tracciato non si è ancora determinato.

Le rotaie saranno della lunghezza di m. 10.50, peseranno 20 kg. a metro corrente e poggeranno ciascuna su 12 traverse metalliche.

La dentiera, posta nel mezzo del binario, sarà del tipo Strub e sarà in tre pezzi per ogni lunghezza di rotaia. Tanto la via che la sagoma di carico (m. 2.90 × m. 2.50) sono uguali all'ultimo tipo adottato sulla Jungfrau.

L'esercizio della linea, almeno nel tratto al di là di Saint-Gervais, si effettuerà solo in estate. I limiti di velocità sono fissati in 7 km. all'ora secondo l'orizzontale e km. 1.200 secondo la verticale, cioè una velocità d'ascensione di m. 20 al minuto primo.

Ogni treno potrà trasportare 80 viaggiatori, che, valutati a kg. 75 l'uno, rappresentano il carico utile di 6 tonn.

Ferrovia Strasburgo-Parigi. — Informano da Parigi che i Governi tedesco e francese si sono messi d'accordo per la costruzione di una linea ferroviaria, la quale congiungerà attraverso i Vosgi, Strasburgo e Saint-Dié, e costituirà una comunicazione diretta fra Strasburgo e Parigi. Gli studi per il tracciato sul territorio tedesco già sarebbero iniziati a mezzo dei ferrovieri militari.

Notizie Diverse

Il sistema automatico Beer contro i disastri ferroviari. — Il 21 corrente ebbe luogo la prova ufficiale del sistema Beer per evitare gli scontri ferroviari.

Degli esperimenti si fecero due anni fa in una sala dell'Ateneo Veneto con modelli di proporzioni minuscole e con esito felicissimo.

Ora la prova avvenne invece con un treno, su cui si trovavano molti invitati, per cura della Società Beer, costituitasi per esperimentare gli apparecchi dell'ing. Beer, di Venezia, sulla linea Castelfranco-Montebelluna, gentilmente concessa a tale scopo dalla Società Veneta.

L'apparecchio, o meglio gli apparecchi Beer non sono altro che un sistema di segnali comandati automaticamente per mezzo di contatti elettrici appaiati a tratti sui lati del binario.

I segnalatori che stanno infissi su di un palo o una colonnina di ferro, sono muniti di un elettro-magnete bipolare fra le cui branche può ruotare un nucleo di ferro formante esso pure un elettro-magnete, che, in una data posizione ha i poli contrari alla prima elettro-magnete. Questo congegno serve a dare segnale di via libera.

Vi è poi un'altra elettro-magnete la quale agisce in modo da segnalare la via chiusa.

Entro questo congegno la corrente circola normalmente, e quando si vuol segnalare la via chiusa, allora essa viene interrotta.

Nell'elettro-magnete bipolare invece si chiude il circuito quando si vuol segnalare la via libera.

Il segnale di notte sarà illuminato a luce elettrica.

Sulla macchina poi vien posto un fischietto che funziona quando si deve avvisare il macchinista di non procedere. Ed è pur provveduto perchè sia impedita una falsa segnalazione.

Quando un treno passa innanzi a un segnale la corrente nell'elettro-magnete si interrompe e si determina in tal modo la chiusura di un circuito elettrico che comunica con un quadro indicatore posto alla stazione vicina.

E sul quadro poi per mezzo di uno studiatissimo congegno viene segnato sulla carta il movimento dei treni, la loro velocità e altre indicazioni utilissime.

Si dispongono opportuni scambi nelle stazioni tanto da poter fermare e far retrocedere i treni.

Prima di passare all'esperimento pratico sulla linea, l'ing. Beer presentò sotto la grande tettoia di deposito della stazione di Castelfranco, il modello del sistema, spiegando il funzionamento e facendo specialmente osservare, che tale funzionamento è *automatico*, cioè completamente indipendente dalla volontà e non volontà dell'uomo. Cioè, le segnalazioni per evitare gli scontri, avvengono col sistema Beer, malgrado ogni distrazione del personale di stazione, di scambio o di macchina, poichè i congegni elettrici sono per modo combinati da dare ogni sicurezza.

Gli esperimenti fatti sul modellino furono appieno confermati da quelli eseguiti col treno completo sulla tratta Castelfranco-Fanzolo, sulla quale i segnali di *arresto* e di *marcia*, funzionarono a perfezione, dimostrando come, tanto a treni che minaccino di incontrarsi, quanto di tamponarsi, le segnalazioni raggiungono lo scopo di evitare il disastro.

Notisi che ogni particolare è previsto: che cioè, quando la corrente elettrica mancasse, c'è apposito segnale; che, qualora il personale di macchina non avvertisse i segnali, la locomotiva fischierebbe automaticamente a segnalare il pericolo, e il freno Westinghouse agirebbe automaticamente a fermare il treno; che, nell'ufficio del capo-stazione, appositi apparati ingegnosissimi nella loro semplicità, possono impedire di dare la partenza quando un altro treno è sulla linea, e mostrano su una carta-orario il progressivo cammino del treno.

Tutti gli invitati rimasero veramente ammirati della magnifica riuscita degli esperimenti.

Onorificenza. — Siamo lieti d'apprendere che Sua Maestà il Re ha nominato di *motu proprio* uffiziale dell'Ordine Mauriziano l'ing. Sigismondo Ferrari, Ispettore principale-Capo della Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo all'Ufficio di Rappresentanza presso il R. Governo e Capo dell'Ufficio ferroviario pei trasporti militari presso il Comando del Corpo di Stato Maggiore.

Mandiamo all'egregio ing. Ferrari, insieme ai numerosi suoi amici ed estimatori, le nostre vive congratulazioni.

Le corrispondenze per la via Transiberiana. — Il *Bollettino Ufficiale del Ministero delle Poste* reca che col 1° ottobre la via Transiberiana è stata aperta al transito postale internazionale, e sarà d'ora in avanti la via normale per la trasmissione delle corrispondenze ordinarie e raccomandate per il Giappone e per la Cina settentrionale.

Solo le assicurate ed i pacchi postali continueranno a tenere la via di Suez.

Tutte le valigie postali vengono concentrate a Mosca, da dove ogni giorno, alle 16.40, parte un treno postale, che dopo 17 giorni arriva ai punti estremi della linea (Wladivostock, Port Arthur). Una partenza giornaliera ha pure luogo in senso opposto.

Il pubblico, conclude il *Bollettino delle Poste*, troverà grandi vantaggi in questa nuova organizzazione, poichè le corrispondenze per certe località della Cina, specialmente per Pechino, guadagnano da 15 a 18 giorni, quelle per Shanghai da 8 a 9 giorni e quelle per il Giappone da 12 a 15 giorni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione provinciale di Campobasso (30 ottobre, ore 11, unico). — Appalto di tutte le opere e provviste per l'eseguimento dei lavori di riparazione e di consolidamento che occorrono sul settimo tronco della strada provinciale Trignina, per L. 33,000, di cui L. 28,305.48 a base d'asta e L. 4694.52 a disposizione dell'Amministrazione. Docum. fino al 23 ottobre. Dep. provv. L. 2830. Deposito spese L. 620.

Municipio di Cerveteri — Roma (31 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di riduzione dell'ex-convento di S. Angelo ad uso Ospedale civico, per L. 9325.22. Dep. provv. L. 450.

Municipio di Sambiase — Catanzaro (31 ottobre, ore 10). — Appalto dei dazi di consumo di quel Comune nel biennio 1904-1905, per annue L. 15,000. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 200. Fatali 15 novembre, ore 12.

Municipio di Cava Manara — Pavia (5 novembre, ore 11, unico). — Appalto delle opere e somministrazioni necessarie per la costruzione in Cava Manara, nella località detta Castagne amare, di un edificio ad uso scuole ed uffici comunali e per la formazione dei cortili annessi alle dette scuole, per L. 24,399.66. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 450. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Varzo — Novara (3 novembre, ore 10, 2°). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della strada d'accesso alla stazione e ponte sul rio di Varzo, cioe dalla piazza maggiore di Varzo alla strada nazionale del Sempione presso il ponte Mognè, con allargamento della piazza stessa, e diramazione di altro tronco di strada carreggiabile da Alneda Inferiore alla strada di Bertonio, a ponente di Alueda Superiore, per L. 33,450. Dep. L. 500. Cauzione L. 3500. Ultimazione lavori un anno.

Municipio di Pinerolo — Torino (5 novembre, ore 11, 2°). — Appalto della riforma del suolo di via Bregnone con applicazione di di doppio binario di rotaie in pietra, per L. 9400. Cauz. L. 1500. Dep. provv. L. 300. Consegna lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Vicenza (3 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la sistemazione d'argine e difesa frontale a destra

del torrente Astico, fra San Rocco ed il guado Montecchio Sandrigo, in Comune di Montecchio Precalcino, per L. 64,500. Docum. 28 ottobre. Dep. spese L. 4000.

Società Tiro a Segno Nazionale di Mistretta — Messina (3 novembre, ore 14, unico). — Appalto dei lavori di costruzione dal campo di tiro del Sodalizio stesso, per L. 10,600. Dep. provv. L. 400. Ultimazione lavori 150 giorni.

R. Prefettura di Bari (4 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori d'allargamento della banchiana del Molo di Ponente nel porto di Barletta per la lunghezza sviluppata di m. 191, per complessive L. 148,000, provvisoriamente aggiudicato al signor Antonio Abbate a Bari col ribasso del 7.50 0|0. Consegna lavori 20 mesi. Dep. provv. L. 8000.

R. Prefettura di Ancona (5 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica sul molo sporgente dei Magazzini generali nel porto d'Ancona, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 13.13 0|0 su L. 48,882, e cioè per L. 42,563.80. Dep. provv. L. 2500.

R. Prefettura di Reggio Calabria (5 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di costruzione dell'ala sinistra (sud-ovest) del braccio cellulare del carcere giudiziario di Gerace Marina, provvisoriamente aggiudicato per L. 55,112, col ribasso cioè del 17 0|0. Dep. provv. L. 4000.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (7 novembre, ore 11, def.). — Appalto delle opere murali per la costruzione di tettoie metalliche per deposito di carbone nel R. Arsenale Marittimo di Napoli, per L. 21,000. Ultimazione lavori 120 giorni. Docum. 4 novembre. Cauz. L. 2100.

Municipio di Tortora — Cosenza (8 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di variante del 2° tronco di quella strada comunale obbligatoria, sezione 212, a Torre Falconara, per L. 28,000, oltre L. 9935.14 a disposizione dell'Amministrazione. Consegna lavori due giorni. Fatali dopo 15 giorni. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Caltagirone — Catania (10 novembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di riedificazione della chiesa di Sant'Anna, provvisoriamente aggiudicato al signor Alparone Vincenzo e socio per L. 13,171.27. Dep. spese L. 300. Ultimaz. lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Ancona (16 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinaria escavazione dei porti-canali di Sinigaglia, Fano, Pesaro, Rimini e Cesenatico, compresi i bacini, le darsene ed i fossi secondari, e dei lavori di escavazione del porto-canale Corsini dalle due darsene di Ravenna (queste incluse) alla estremità delle palafitte a mare, pel novennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1912, per complessive L. 958,500. Docum. 6 novembre. Fatali 25 novembre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Rete Mediterranea, Milano (Gara aperta) (3 novembre, ore 15). — Acquisto di una cesoia a leva per lattai e di un maglio atmosferico piccolo a trasmissione per le officine principali di Torino. L'aggiudicazione provvisoria avrà luogo il 13 successivo, alle ore 15.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 17	Ottobre 24
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 485.50	469
» » Meridionali	» 691.50	673
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 450	460
» » » (2ª »)	» 435	445
» » Secondarie Sarde	» 257	266
» » Sicule.	» 675	675
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 357.75	358
» » Cuneo 3 0|0	» 382	382
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 % . . .	» 99	98.90
» » Mediterranee 4 0|0 . .	» 507	504.25
» » Meridionali.	» 351.50	349
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	319
» » » 2ª emiss. »	323	323
» » Sarde, serie *A*.	» 352.50	352.50
» » » serie *B*.	» 352.50	352.50
» » » 1879	» 352.50	352.50
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde . . .	» 512.50	510.75
» » Sicule 4 0|0 oro. . . .	» 518	517
» » Tirreno	» 515	517
» » Vittorio Emanuele . .	» 372 ex	372.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	119,234.00	2,805.00	12,889.00	136,056.00	118.00	271,102.00	618.00	439.00
1902	110,576.00	2,458.00	11,798.00	140,860.00	431.00	266,123.00	618.00	431.00
Differenze nel 1903	+ 8,658.00	+ 347.00	+ 1,091.00	— 4,804.00	— 313.00	+ 4,979.00	»	+ 8.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1903.					
1903-904	1,017,884.00	20,276.00	149,959.00	1,304.081.00	14,423.00	2,506,573.00	618.00	4,056.00
1902-903	1,007,180.00	22,279.00	160,794.00	1,365.839.00	17,605.00	2,573,697.00	618.00	4,164.00
Differenze nel 1903-904	+ 10,654.00	— 2.003.00	— 10,835.00	— 61,758.00	— 3,182.00	— 67,124.00	»	— 108.00
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	41,502.00	1,196.00	5,155.00	22,402.00	59.00	70,314.00	482.00	146.00
1902	35,707.00	677.00	4,176.00	23,078.00	136.00	63,774.00	482.00	132.00
Differenze nel 1903	+ 5,795.00	+ 519.00	+ 979.00	— 676.00	— 77.00	+ 6,540.00	»	+ 14.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1903.					
1903-904	365,136.00	7,667.00	52,573.00	205,534.00	1,546.00	632,456.00	482.00	1,312.00
1902-903	349,170.00	6,446.00	43,151.00	227,044.00	1,802.00	627,613.00	482.00	1,302.00
Differenze nel 1903-904	+ 15,966.00	+ 1,221.00	+ 9,422.00	— 21,510.00	— 256.00	+ 4,843.00	»	+ 10.00
			STRETTO DI MESSINA					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1903	4,642.00	207.00	489.00	2,662.00	»	8,000.00	23.00	348.00
1902	7,772.00	158.00	468.00	2,937.00	»	11,335.00	23.00	493.00
Differenze nel 1903	— 3,130.00	+ 49.00	+ 21.00	— 275.00	»	— 3,335.00	»	— 145.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1903					
1903-904	46,596.00	1,365.00	6,627.00	22,946.00	»	77,534.00	23.00	3,371.00
1902-903	39,311.00	1,017.00	4,089.00	19,844.00	»	63,761.00	23.00	2,772.00
Differenze nel 1903-904	+ 7,285.00	+ 348.00	+ 2,538.00	+ 3,602.00	»	+ 13,773.00	»	+ 599.00

ANNUNZI

Società Italiana Metallurgica Franchi-Griffin

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN
BARROTTI PER GRIGLIE

Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.

Anno	Num. totale	mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12

Società Nazionale delle Officine di Savigliano

ANONIMA CON SEDE IN SAVIGLIANO E DIREZIONE IN TORINO

Capitale L. 2,500,000

Dal 2 Novembre 1903, presso la Banca Commerciale Italiana in Torino e presso la Direzione della Società, via Venti Settembre, 40, verrà pagata la Cedola N. 28 delle Obbligazioni in L. 11.25, e verranno rimborsate le seguenti Obbligazioni sorteggiate il 16 Settembre 1903 in L. 510 caduna, purchè munite delle Cedole a partire dal N. 29.

Numero delle Obbligazioni:

16	427	1144	1548	1838	2191	2770	3263	3710	4137	4530
37	547	1183	1549	1857	2236	2787	3265	3728	4167	4580
76	593	1199	1610	1885	2331	2866	3306	3762	4206	4618
108	651	1239	1672	1914	2338	2931	3310	3764	4238	4633
116	763	1244	1682	1915	2348	2938	3352	3800	4248	4660
121	819	1264	1686	1935	2361	2979	3354	3808	4258	4673
122	829	1268	1689	1939	2431	3062	3363	3828	4281	4700
150	837	1278	1701	1992	2460	3068	3368	3840	4317	4710
154	846	1282	1724	2001	2484	3078	3423	3859	4331	4711
167	906	1298	1725	2040	2504	3100	3425	3869	4341	4762
205	951	1307	1739	2043	2518	3111	3439	3881	4344	4795
254	971	1344	1742	2052	2535	3127	3476	3901	4351	4832
271	980	1379	1743	2059	2555	3146	3503	3970	4369	4889
285	994	1382	1775	2060	2588	3176	3524	4013	4372	
344	1031	1442	1776	2077	2624	3183	3604	4070	4388	
355	1040	1471	1793	2129	2628	3184	3606	4086	4394	
414	1096	1486	1813	2149	2647	3190	3656	4094	4424	
417	1124	1494	1832	2183	2705	3224	3700	4132	4481	

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI

Giornali Italiani ed Esteri

TORINO

13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Trene lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria	—	—			11 — a.		—		—
Douvres	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.						2 31 a.		
Folkestone	Par.			11 50 a.		4 10 p.	Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.)	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.)	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.)	Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central	Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet)	Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet)	Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****)	Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève	—	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix	—	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 58 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane	—	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2).	Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino	Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara	Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano	Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia	Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino	Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	Sleeping-cars con Dining-car
Genova	Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo	—	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa	—	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze	—	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno	—	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma	—	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli	—	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi	—	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	·	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna	—	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona	—	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi	—	21 48	·	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma	—	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria	—	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino	Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi	Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli	—	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma	—	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno	—	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze	—	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa	—	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo	—	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova	—	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino	Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia	Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano	Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara	—	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino	Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
		(D)						1a 2a cl.
Torino	Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.)	—	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry	—	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains	—	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix	—	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian	—	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève	—	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon	—	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.)	Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****)	Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)		1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet)	Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central	Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.)	Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.)	Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.)	Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone	Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries	Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres	—		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria	Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. la servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1908 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pertoni Dirett. prop. respons.

ANNO XXXVI. Sabato, 31 Ottobre 1903. NUM. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Dell'ordinamento delle ferrovie italiane

(*Continuazione — Vedi N. 43*).

Le ferrovie dei ferrovieri.

Col dilagare delle dottrine socialiste e col scetticismo che ormai impera sovrano su tutti, si va perdendo il retto senso delle cose.

Le ferrovie sono state costruite e si esercitano allo scopo di soddisfare ai bisogni del pubblico, e tutto deve essere subordinato a raggiungere questo scopo nel modo più regolare e più a buon mercato. Lo stesso personale ferroviario non deve essere considerato che come un mezzo che si adopera per raggiungere questo scopo.

L'ingegnere Adolfo Rossi, in un suo rimarchevole studio di paragone delle ferrovie italiane con diverse ferrovie estere, dimostrò, con sufficiente approssimazione, che le ferrovie italiane hanno relativamente un personale più numeroso e spendono di più per esso che le ferrovie estere.

E se, come dissi, il personale ferroviario non si deve considerare che come un mezzo per raggiungere lo scopo del servizio pubblico, risulta evidente che l'interesse generale obbliga il Governo, il Parlamento e le Società esercenti a trovar modo di ridurre questo mezzo alla sua giusta misura, rendendolo più economico.

E la sola via che poteva condurre a questo risultato eminentemente civile, era di dare alle aziende ferroviarie un carattere schiettamente industriale, togliendo tutti i vincoli burocratici non necessari, e lasciando alle Società esercenti la massima libertà di iniziativa e d'azione.

Disgraziatamente in Italia prevalgono da tempo altri concetti, e le Convenzioni del 1885 accumularono vincoli e formalità che il Parlamento desiderava anche maggiori.

Ma i più grossi guai vennero poi. E restringendomi qui alla sola questione del personale, noto che il Governo Italiano, che per dieci anni aveva trovata regolare la condotta delle Società esercenti verso il personale ferroviario, ad un tratto cambiò idea, e nel 1896 nominò una Commissione d'inchiesta col mandato di indagare se le Società esercenti avessero veramente adempito verso il personale agli obblighi assunti con le Convenzioni dell'anno 1885.

Ricordo che allora lessi attentamente, in unione con un distinto Ingegnere governativo, il programma dato dal Ministero a quella Commissione, e ricordo che fummo d'accordo nel prevedere gran parte dei mali che oggi si lamentano.

E purtroppo fu così. La Commissione, a maggioranza, concluse che le Società non avevano adempiuti i patti contrattuali del 1885 verso il personale, e che il Governo doveva imporre organici e regolamenti, aggiungendo che il personale non era sufficientemente pagato in modo da assicurare il pubblico servizio.

Il Governo si affrettò a far sue le conclusioni della maggioranza della Commissione, e poichè le Società dissentirono, la questione venne deferita al giudizio arbitrale, e questo giudizio risultò contrario al Governo.

Il Governo interpose appello contro il giudizio arbitrale, ed oggi la questione sarebbe ancora *sub judice* se il Governo non avesse ritirata la domanda d'appello, riconoscendo così implicitamente che le Società hanno adempiuto ai loro obblighi.

Ma le conclusioni della Commissione e il dissidio sorto fra Governo e Società non potevano non determinare un fermento nel personale ferroviario, che cominciò ad agitarsi fino a che minacciò lo sciopero generale.

Il Governo, moralmente compromesso per aver accettate le conclusioni della maggioranza della Commissione e per essersi ribellato al giudizio arbitrale, si trovava disarmato contro il personale, e, impaurito dalla minaccia dello sciopero, si lasciò trascinare al più grande atto di debolezza.

Il Governo chiamò a sè i rappresentanti dei ferrovieri e si assunse il còmpito di soddisfare ai loro desideri. E

poichè le Società dichiararono che le loro forze finanziarie non permettevano loro di destinare a favore del personale più di cinque milioni annui, e poichè i rappresentanti dei ferrovieri dichiararono di non potersi accontentare di questa somma, il Governo si assunse l'obbliga di pagare annualmente altre lire 4,200,000 ai ferrovieri a carico del bilancio dello Stato.

In questo modo fu scongiurato il minacciato sciopero. Ma quale disastro! L'on. Saporito, nella sua Relazione, dichiara che la Commissione Reale, davanti ad un fatto compiuto, non ha che da accettarlo senza poter portare alcun giudizio; ma a me, che sono completamente libero da ogni vincolo, sia lecito di dire:

Che il Governo è stato avventato ed imprevidente a sconfessare nel 1896 l'operato dei Governi precedenti;

Che è stato imprudente a fare sue le conclusioni della maggioranza della Commissione, invece di venire a transazione e ad amichevole componimento con le Società esercenti;

Che è stato rivoluzionario nel non sottomettersi al lodo arbitrale che tacciava di parziali ed ingiuste le conclusioni della maggioranza della Commissione.

Dando questi gravissimi torti al Governo, io non intendo di assolvere le Società, le quali non si accorsero che la questione del personale si ingrossava di giorno in giorno, e che avrebbe portato delle conseguenze gravissime. Esse forse, con sacrifizi non molto gravi, avrebbero potuto tacitare quei pochi che più o meno avevano ragioni serie di lagnanze, togliendo così la ragione del conflitto, od almeno si sarebbero messe in condizioni assai più favorevoli per resistere alle domande non più fondate.

Ma torniamo a considerare la condotta del Governo.

Che il Governo si faccia arbitro e paciere nei conflitti fra capitale e lavoro, è cosa che non può non essere lodata: ma che il Governo si sostituisca al capitalista, che tratti, non come paciere, ma come parte, e che assuma di pagare esso stesso, a carico dei contribuenti, quello che il capitalista dichiara, con approvazione del Governo, di non poter pagare, è cosa talmente scorretta che non può assolutamente non riprovarsi.

Se il Governo può disporre in questo modo dei denari del contribuente, io non so davvero dove si potrà arrivare.

Si comprende il dissidio dei lavoratori contro il capitalista, perchè è ben naturale che si possa discutere sulla rimunerazione del capitale e sulla rimunerazione della mano d'opera. E se non vi può essere una intesa amichevole, si comprende la dichiarazione di guerra e lo sciopero.

Ma che in questo dissidio fra capitale e lavoro debba intervenire il Governo, non come arbitro e paciere, ma per assumere su di sè, e per conseguenza sui contribuenti, una parte della rimunerazione del lavoro, è cosa inconcepibile e che conduce alle più gravi conseguenze.

Se il Governo, per evitare lo sciopero dei ferrovieri. interviene e si obbliga di pagare più di quattro milioni all'anno, logicamente dovrà intervenire in ogni altro sciopero e dovrà pagare ai lavoratori quello che non possono sperare di avere dai capitalisti.

Ma, si dice, si trattava di assicurare un servizio pubblico che, se veniva sospeso, avrebbe prodotto dei danni incalcolabili. E senza arrestarmi su di ciò e senza dimostrare che il danno cagionato al pubblico dalle trattative fatte dal Governo coi ferrovieri, è stato assai più grande di ogni danno che potesse venire dal minacciato sciopero, osservo che in ogni modo il Governo avrebbe potuto rendere il danno molto minore di quello che è stato se si fosse reso ben conto del vero stato delle cose.

Il personale ferroviario si divide in tre distinte categorie:

Il personale del servizio attivo, che si trova più o meno in contatto diretto col pubblico, e che, prestando giuramento, riveste il carattere di agente di pubblica sicurezza, e può elevare verbali di contravvenzione per infrazioni al regolamento;

Il personale amministrativo e tecnico dei servizi e delle direzioni, il quale non ha più che un contatto indiretto col pubblico;

Il personale delle officine, il quale non ha più alcun contatto nè diretto nè indiretto col pubblico, nè alcuna relazione col servizio ferroviario. A rigore, una Società potrebbe fare a meno di questo personale, affidando le riparazioni del materiale all'industria privata.

Il pretesto, messo avanti dal Governo, di non doversi lasciare in sospeso un servizio pubblico di tanta importanza come quello della ferrovia, poteva valere per le prime due categorie di personale, ma non mai per l'ultima, la quale si trova in condizioni assolutamente uguali a quelle del personale di ogni altra industria.

Ebbene, chi lo crederebbe?

Il personale più considerato e favorito fu il personale delle officine!

Così la nostra azienda ferroviaria va perdendo ogni giorno più quel carattere industriale che avrebbe dovuto essere sviluppato per il bene generale. Così il Governo, compromesso dai suoi deplorevoli precedenti, intimorito dalla minaccia dello sciopero, desideroso di contentare il partito socialista, ha lasciato che i ferrovieri prendessero una grave ipoteca sul bilancio dello Stato, ha lasciato nascere e crescere l'assurdo che le nostre ferrovie non sono state fatte e non sono esercitate per i bisogni del pubblico, ma per l'utile e il comodo dei ferrovieri.

Nè si può prendere per buona la consolazione che ci vuol porgere l'on. Saporito, quando dice che i maggiori aggravi che verranno all'azienda ferroviaria dalle concessioni inconsulte fatte nel 1902 ai ferrovieri, saranno compensate dalle economie che si potranno realizzare migliorando i sistemi di esercizio.

O queste economie sono possibili, e allora esse dovrebbero andare, non a compensare delle nuove spese inconsulte, ma a migliorare i contratti nuovi, e risultare così a beneficio dei contribuenti; o queste economie sono chimeriche, come io le ritengo, e allora tutto il carico delle nuove spese andrà sulle spalle dei contribuenti.

Ed i ferrovieri, sempre più illusi dal concetto che le ferrovie sono fatte per loro, che essi ne possono disporre da padroni, nel prossimo 1905 accamperanno nuove pretese come hanno già annunziato, e nessuno osa sperare che il Governo trovi il coraggio e la forza per resistervi.

***

Di fronte a fatti così gravi che danneggiano così profondamente la nostra azienda ferroviaria, rendendo sempre più anormale la spesa del personale e il coefficiente di esercizio, io non so come parlare di molte piccole questioni relative al personale stesso, e tralascio.

Dovrei anche parlare delle Casse di previdenza che presentano dei *deficit* colossali, ma non oso internarmi in questo labirinto senza un sicuro filo conduttore, e mi limito a dire che sarà pur necessario che una buona volta sia liquidata questa incresciosa pendenza, che certamente non si migliora trascurandola.

Risultati finanziari delle Convenzioni vigenti.

L'on. Saporito, con i suoi lunghi e pazienti studi e con mille combinazioni di cifre, tende a dimostrare che lo Stato Italiano ritrasse dalle Convenzioni del 1885 degli utili ben meschini, mentre le Società esercenti hanno ritratto degli utili considerevoli.

Io ho già accennato che non è esatto attribuire alle Convenzioni degli effetti che hanno cause più lontane e più gravi. Se i prodotti dell'esercizio ferroviario non sono cresciuti nella misura sperata dai negoziatori delle Convenzioni del 1885; se le spese a carico dei Fondi di riserva e della Cassa patrimoniale sono state di gran lunga superiori a quelle che si attendevano, bisogna ricercarne le cause in una lunga serie di errori commessi prima del 1885, e agli autori delle Convenzioni non si può addebitare che il torto di non avere saputo intuire le conseguenze di quegli errori e di non aver avuto coscienza esatta dello stato deplorevole nel quale si trovavano le ferrovie italiane.

Io non intendo di seguire l'on. Saporito attraverso al dedalo del bilancio dello Stato, per stabilire qual sia la cifra che ritrae lo Stato dall'esercizio delle tre grandi Reti. Ma noto che al rimpianto dell'on. Saporito sulla esiguità di questa somma, fa strano contrasto l'allegra spensieratezza colla quale il Governo destina quattro milioni per soddisfare ai desideri dei ferrovieri, e s'accinge a sacrificarne altri cinque o sei per favorire con le tariffe ferroviarie le Provincie Meridionali, ed accenna a continuare in questa via.

In quanto alle Società esercenti, dichiaro in primo luogo che io non sono di quelli che sentono invidia contro coloro che sanno fare dei buoni affari e realizzare dei guadagni. Io credo che la ricchezza di una nazione sia fatta dalla somma delle singole ricchezze personali, e per conseguenza trovo che quando un industriale, una Società fa un guadagno, è sempre il paese che guadagna.

Per me adunque sarei lieto di poter constatare che le Società esercenti hanno realizzato dei notevoli guadagni in forza delle Convenzioni del 1885.

Ma fuori della Società Sicula che ha ottenute delle condizioni straordinariamente favorevoli, le due Società continentali non hanno realizzato alcun guadagno dall'esercizio ferroviario.

Diverrebbe troppo complicato il parlare della Società delle Meridionali esercente la Rete Adriatica, perchè questa Società, oltre ad essere esercente, è anche concessionaria della sua antica Rete, e così, anche per amore di brevità, mi restringo a parlare della sola Società Mediterranea.

L'on. Saporito considera la gestione della Mediterranea nel decennio 1890-1900, e trova che sull'introito medio lordo di 130 milioni, la rimunerazione salì al 66.84 per cento, mentre le spese si limitarono al 66.79 0[0, e quindi vi fu un benefizio per la Società del 0.05 0[0 in media.

Se questi dati fossero esatti, la Mediterranea avrebbe realizzato sull'esercizio un benefizio minimo, ma sarebbe pur sempre un benefizio che si sarebbe aggiunto a quello che paga il Governo per il capitale versato dalle Società al Tesoro.

Ma disgraziatamente tutto ciò non è esatto, poichè negli introiti sono compresi *i proventi diversi*, i quali vengono da altre fonti che non appartengnno all'esercizio.

Infatti la Mediterranea prende dallo Stato il 62.50 0[0 del prodotto iniziale ed il 56 0[0 del prodotto ultra-iniziale, e in media circa il 61 0[0 del prodotto lordo totale. Si tenga pur conto dei compensi per la Rete secondaria, e dei proventi a rimborso di spesa, ma non si potrà elevare la percentuale al 66.84 0[0.

Il segreto di questa apparente contraddizione sta in ciò che nel 1888 e successivamente vennero affidate alla Mediterranea diverse costruzioni di nuove ferrovie, e che su queste costruzioni la Mediterranea realizzò dei guadagni che riportò in diversi esercizi a favore dei suoi azionisti, coprendo le deficienze del bilancio *vero* dell'esercizio.

Il fatto di queste costruzioni e dei guadagni realizzati, è completamente estraneo all'esercizio ferroviario, e se gli azionisti della Mediterranea hanno goduto di questi guadagni, tanto meglio per loro, ma ciò non vuol dire che l'esercizio si sia svolto in condizioni favorevoli e con dei guadagni quando invece vi sono delle perdite.

Ma di questi guadagni, ottenuti dagli azionisti fuori dell'azienda dell'esercizio, non si può tener conto, nè si può far calcolo per futuri contratti.

Le costruzioni di linee nuove furono concesse alle Società perchè il Governo ha creduto cosa conveniente il farlo, spaventato come era dai pessimi risultati ottenuti dalle costruzioni fatte per conto diretto dello Stato. Ma potevano anche mancare, perchè il Governo non aveva alcun obbligo di fare quelle concessioni.

E d'altra parte nessuno ignora il gravissimo rischio che si incontra da chi assume la costruzione di una ferrovia. E se le Società furono abili e fortunate nel fare qualche guadagno, tanto meglio per loro e per i loro azionisti; ma potevano benissimo andare incontro a perdite anche rilevanti.

Dunque, se vogliamo fare dei calcoli serii, bisogna mettere da parte tutti i guadagni eventuali che hanno origine al di fuori dell'esercizio, e che avrebbero potuto mancare nel passato e che probabilmente non si ripeteranno nell'avvenire.

Ed ancora, bisognerebbe fare molte riserve per calcolare come prodotti di esercizio i prodotti derivanti dai trasporti fatti a rimborso di spesa, perchè, cessando le costruzioni, questi trasporti si riducono a somme insignificanti.

Ma comunque, anche ammettendo per buono il coefficiente d'esercizio, come lo dà l'on. Saporito in 66.79, la retribuzione che è toccata alla Mediterranea per l'esercizio non si può calcolare, anche nelle più favorevoli ipotesi, che circa al 61 0[0, in modo che la perdita della gestione dell'esercizio si eleva a più del 5 0[0.

In altri termini bisogna riconoscere che se la Mediterranea non avesse avuta la fortuna di trovare delle entrate straordinarie ed eventuali, non avrebbe potuto dare alcun dividendo ai suoi azionisti.

Ma l'on. Saporito nota che in media gli azionisti della Mediterranea hanno avuto un dividendo del 5.15 0[0 del loro capitale, mentre la rendita media per lo stesso periodo di tempo dei portatori delle cartelle del debito pubblico non è stata che del 4.34; in modo che gli azionisti della Mediterranea hanno ricevuto un guadagno industriale del 0.81 0[0.

Osservo al riguardo che anche nel caso che questa maggior somma non fosse dipesa da fonti eventuali ed estranee all'esercizio ferroviario, pur sarebbe cosa regolare, perchè in tutti i paesi del mondo, i fondi di Stato, che sono quelli che presentano i minori rischi, dànno il reddito più basso, e questo reddito deve naturalmente crescere per gli altri fondi che presentano minori garanzie di solidità, e maggiori rischi industriali.

Ma come abbiamo veduto, non è questo maggiore reddito che debba impensierire il legislatore per i futuri contratti, perchè esso dipende da cause eventuali ed effimere; quello che deve impensierire il legislatore è che se leviamo queste cause e mettiamo a nudo il vero bilancio dell'esercizio, esso si chiude con notevole perdita.

Ma l'on. Saporito non solo considera il reddito di 5.15 0[0 come cosa acquisita e sicura, ma spinge la esagerazione molto più in là, e aggiunge che se si tiene conto delle attività rappresentate dai fondi di riserva e se si ripartiscono agli azionisti, il loro dividendo medio, per il periodo considerato, salirebbe da 5.15 a 5.63.

E' un errore deplorevole in bocca ad un uomo così autorevole come l'on. Saporito, e difatti è avvenuto che questo stesso calcolo è stato riprodotto dall'on. Nofri nel suo discorso fatto alla Camera.

Il considerare il fondo di riserva di una Società anonima come una attività degli azionisti è un errore tanto grave, che se può essere tollerato all'on. Nofri, non avrebbe dovuto comparire nella Relazione della Commissione Reale.

A mente di legge, i fondi di riserva sono destinati a garantire la integrità del capitale depositato dagli azionisti, e finchè la Società dura, devono essere considerati non come un'attività, ma come una spesa.

Allo sciogliersi delle Società, i fondi di riserva servono per coprire le eventualità della liquidazione, e nel nostro caso devono servire a tacitare le esigenze che potrà avere il Governo nell'accettare la riconsegna delle linee e del materiale mobile.

Io auguro ben di cuore alla Società della Mediterranea che i suoi fondi di riserva sieno superiori alle domande che potrà fare il Governo nella riconsegna delle linee, e allora, ma allora soltanto la somma residuale, se vi sarà, diventerà un'attività per gli azionisti.

Lasciandoci acciecare dalla passione, e volendo per forza dimostrare che le Società esercenti hanno fatto dei lauti guadagni nell'esercizio, mentre invece l'esercizio, denudato dei guadagni eventuali, è stato passivo, commettiamo deplorevoli errori, falsiamo l'opinione pubblica, che si accontenta delle apparenze, e invece di giovare agli interessi del pubblico erario, ne facciamo il danno.

(*Continua*). *Ing.* LUIGI MONTEZEMOLO.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

L'orario invernale.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo attiverà col giorno 3 novembre l'orario invernale su tutta la Rete.

I principali cambiamenti, che secondo tale orario si verificheranno sulle linee più importanti, si possono riassumere nei segnenti:

Comunicazioni dall'Italia alla Francia, via Modane. — Avendo la P.-L.-M. soppresso il treno che parte da Modane in coincidenza col direttissimo 24 (Roma, part. 20.40; Modane, arr. 13.58) e che forma l'attuale comunicazione diretta da Roma e Milano a Parigi per la via di Modane, la comunicazione stessa viene portata sul diretto 10, che assume il seguente orario: Roma, part. 8; Genova, arrivo 18.49, part. 19.18; Torino, arr. 23, part. 23·35; Modane arr. 3.5 in coincideeza immediata col nuovo diretto che arriva a Parigi alle 13.30. Il direttissimo 24 viene quindi soppresso sulla tratta Torino-Modane, come pure viene soppresso il diretto 6 (Torino, part. 19.25; Modane, arr. 23), non esistendo più il corrispondente treno francese.

Viene invece prolungato fino a Modane il diretto 4 (che ora parte da Genova alle 8.20 ed arriva a Torino alle 12.30), creando la seguente comunicazione: Roma (treno 20), part. 21.15; Genova (treno 94), arr. 8.50, partenza (treno 4) 9.10; Torino, arr. 13.10, part. 13.48; Modane, arr. 17.25, in corrispondenza con un treno francese che arriva a Parigi alle 6.20.

Detto treno prende a Torino la coincidenza del diretto 14, che parte da Milano alle 10.6 ed arriva a Torino alle ore 13.20.

Il merci con viaggiatori 1706 (Torino, part. 0.15; Modane, arr. 6.20) è sostituito dall'omnibus 102: Torino, part. 0.40; Modane, arr. 5.40.

L'attuale 104, che parte da Torino alle 7.48 per Susa, è prolungato fino a Modane, dove arriva alle 12.3 in coincidenza col treno francese 620, col quale resta in tal modo collegato anche il diretto 2 proveniente da Roma e Genova, che arriva a Torino alle 7.31 anzichè alle 7.58.

L'attuale 106 (Torino, part. 12.15) viene invece limitato al percorso Torino-Susa e fatto partire da Torino alle ore 12.38.

In senso inverso, il treno 109 (Modane, part. 19.4; Torino, arr. 23.40) è anticipato con partenza da Modane alle 17.35 e con arrivo a Torino alle 22.8.

Torino-Genova. — Il treno 2, che parte da Genova alle 2.50, è reso diretto anche tra Alessandria e Torino, dove arriva alle 7.31 invece delle 7.58, onde allacciarlo, come sopra è detto, al treno per la Francia.

Il diretto 4 (Genova, part. 8.20; Torino, arr. 12.30) partirà alle 9.10 da Genova con arrivo a Torino alle ore 13.10.

Genova-Milano. — Viene riattivato, come nell'inverno scorso, il diretto serale 50 in coincidenza col diretto proveniente da Ventimiglia, con partenza da Genova alle 18.30 ed arrivo a Milano alle 21.40. Si avranno così due treni diretti serali da Genova a Milano.

Genova-Ventimiglia. — L'accelerato 431 (Ventimiglia, partenza 13.30; Genova, arr. 19.25) viene reso diretto, e, partendo da Ventimiglia alle 13.42, arriva a Genova alle 18.9, in coincidenza col diretto 50 per Milano.

Genova-Pisa. — Il diretto 94, che parte da Sarzana alle 4.51, in prosecuzione al direttissimo 20, è reso accelerato con tutte le fermate intermedie, ed arriva a Genova alle 8.50 invece delle 7.45.

L'accelerato 158, che ora parte da Pisa alle 8.40, è reso diretto da Spezia a Genova e fissato in partenza da Pisa alle 9.15, dandogli così la corrispondenza del diretto 72 proveniente da Firenze.

Per il seevizio delle stazioni intermedie viene effettuato il treno omnibus 160 in partenza da Spezia alle 11.50 ed in arrivo a Genova alle 15.59.

Il treno misto 152 (Pisa, part. 20.45; Genova, arr. 5) è reso accelerato e parte da Pisa alle 20.30 con arrivo a Genova all'1.44.

Il treno locale, che attualmente parte da Sestri Levante alle 19.25, è soppresso e portato al mattino con partenza da Sestri alle 3.30 ed arrivo a Genova alle 5.45.

In senso inverso, l'attuale 155 (Genova, part. 4.20) diventa accelerato anche da Spezia a Pisa, dove arriva alle 10.35 anzichè alle 11.

L'omnibus 157 (Genova, part. 7.10) è pure reso accelerato e prolungato da Spezia a Ptsa, creando una buona corrispondenza con Firenze e Livorno mediante i treni 177 e 178.

Il diretto 159, che parte da Genova alle 10.40, è mutato in accelerato e limitato a Spezia.

Il treno 165 (Genova, part. 20.40) è anticipato e fissato in partenza da Genova alle 20.5 con arrivo a Spezia a 0.26 anzichè all'1.25.

Torino-Savona. — L'attuale 28 accelerato, che parte da Savona alle 13.15, ritorna omnibus, come lo scorso inverno, con partenza da Savona alle 12.8 ed arrivo a Torino alle 18.5.

Torino-Torre Pellice. — Viene istituita una nuova coppia di treni accelerati col seguente orario: Torino, partenza 12.55; Torre Pellice, arr. 14.54; Torre Pellice, partenza 15.32; Torino, arr. 17.30.

Airasca-Cuneo. — Il treno 666 parte da Cuneo alle 12.10 invece delle 10.30 ed arriva ad Airasca alle 16.38 anzichè alle 14.46. In tal modo viene messo in coincidenza col nuovo accelerato proveniente da Torre Pellice, che arriva a Torino alle 17.30.

Bastia-Mondovì. — Viene aggiunta una nuova coppia di treni in coincidenza col 443 e 448 della Torino-Savona.

Pavia-Stradella. — Oltre alla comunicazione del mattino, ora esistente col treno 532, viene fatto partire da Stradella un altro treno alle 7.23 con arrivo a Pavia alle 8.33 in coincidenza col 382 per Milano.

I treni 536 e 538, che partono da Stradella rispettivamente alle 16.35 e 20.10, vengono sostituiti da un treno in partenza alle 18.25 ed in arrivo a Pavia alle 19.38 ed a Milano alle 21.20 mediante il 386.

Pavia-Vercelli. — Il treno 506 viene anticipato nella tratta Mortara-Vercelli, onde metterlo in coincidenza a Vercelli col diretto 16 per Torino.

Roma-Viterbo. — Il treno 223 (Viterbo, part. 12.25) parte invece alle 14.25, arrivando a Roma-Trastevere alle 16.50 anzichè alle 14.30, ed il 224 parte da Roma-Trastevere alle 13.30 invece delle 11.10, con arrivo a Viterbo alle 15 55 in luogo delle 13.35.

Vengono, in relazione, modificati i coincidenti treni 355 e 356 della Capranica Ronciglione.

Roma-Fiumicino. — Viene istituita una nuova coppia di treni con servizio viaggiatori fra Fiumicino e Roma S. Paolo, in coincidenza in questa stazione con altri treni da e per Roma Trastevere, col seguente orario: Roma S. Paolo part. 5.44 — Fiumicino arr. 6.49; Fiumicino part. 19.46 — Roma S. Paolo arr. 20.50.

LA RETE INGLESE NEL 1902

Il *Board of Trade* ha pubblicato recentemente il suo rapporto annuale sull'esercizio delle ferrovie inglesi nel 1902. Togliamo dall'importante documento le cifre principali:

L'ammontare del capitale versato dalle diverse Compagnie ferroviarie britanniche ammontava, alla fine dell'anno 1902, a 1,217 milioni di sterline circa, in aumento di 21,250,000 sterline in confronto dell'anno precedente. Questo capitale è costituito per il 38 0|0 da azioni ordinarie; per il 35 0|0 da azioni privilegiate, e per il 27 0|0 da prestiti e obbligazioni. L'aumento del capitale di 21,250,000 sterline, segnalato per l'anno 1902, fu per 7,750,000 sterl. di azioni ordinarie, 5,750,000 sterl. di azioni garantite ovvero privilegiate, e per 8 milioni di sterline di obbligazioni.

I dividendi pagati sulle diverse categorie di capitali, durante l'anno 1902, sono valutati, approssimativamente, al 3 1|4 0|0 sulle azioni ordinarie, 3 1|2 0|0 sulle azioni garantite ovvero privilegiate e 3 1|2 0|0 sulle obbligazioni. Nel 1901 il dividendo medio delle azioni ordinarie era stato del 3 0|0 soltanto.

I prodotti del traffico ammontarono nel 1902, a 54,700,000 starline (merci) e 47,400,000 sterl. (viaggiatori), contro 53,000,000 e 46,000,000 sterl. nel 1901, cioè un aumento di 1,700,000 sterl. per le merci e 800,000 per i viaggiatori.

Le spese di esercizio sono state nel 1902, di 67,840,000 sterl. in aumento di 350,000 in confronto del 1901. Questo aumento è stato largamente controbilanciato dalla maggior entrata, dimodochè il rapporto tra le spese e i prodotti d'esercizio lordi fu di 62 0|0, cifra del 1900. Nel 1896 il rapporto fra le spese e le entrate era soltanto del 56 0|0. Una delle cause più importanti dell'aumento delle spese consiste nell'aumento di tasse e imposte che colpiscono le Compagnie ferroviarie britanniche. Nel 1893 le Compagnie avevano sborsato, per questo capitolo, una somma di 2,588,000 sterline. Nel 1902 esse hanno pagato, per tasse e imposte, 4,228,000 sterline, ciò che rappresenta un aumento di oneri fiscali del 63 0|0 circa nello spazio di dieci anni.

I prodotti lordi (compresi 7,500,000 sterline provenienti da diverse fonti) furono, nel 1902, in totale 109,470,000 sterline e le spese d'esercizio 67,890,000 sterline. I prodotti netti furono quindi di 41,630,000 sterline invece di 39,070,000 l'anno precedente.

Le Compagnie inglesi di ferrovie hanno pagato in media il loro carbone preso alla miniera circa 8 sc. 2 d. 3|4 per tonnellata, invece di 9 sc. 4 d. 1|4 circa nel 1901 e di 10 sc. 9 d. 3|4 nel 1900, prezzo massimo del decennio. Il prezzo minimo di questo periodo era stato di 5 sc. 10 d. 3|4 nel 1896.

Il prezzo medio delle rotaie è stato di 5 sterl. 44 per tonnellata nel 1902, contro 5.86 nel 1901 e 6.33 nel 1900. Il prezzo minimo del decennio era stato di 3.83 nel 1895.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il nuovo ordinamento delle ferrovie.

In seguito alle dimissioni del Ministero, presieduto dall'on. Zanardelli, l'adunanza dei Direttori generali delle tre grandi Reti ferroviarie che dovevasi tenere prima dello spirare dell'ottobre con l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, circa il nuovo ordinamento ferroviario, è stata necessariamente sospesa.

><

Riscatto della ferrovia Giura-Sempione.

La Commissione di liquidazione della Ferrovia Giura-Sempione, avendo approvato definitivamente il testo della Convenzione per il riscatto in via amichevole della Rete di quella Compagnia, sabato p. p. esso venne sottoscritto dal Consiglio Federale.

Il 20 novembre p. v. sarà convocata l'Assemblea Generale degli Azionisti della ferrovia Giura-Sempione per la ratifica, ed in dicembre l'Assemblea Federale dovrà occuparsi a sua volta di tale oggetto.

><

Le stazioni di Milano.

I giornali politici pubblicano la notizia che in questi ultimi giorni venne firmato il compromesso per la sistemazione delle stazioni ferroviarie di Milano, la cui spesa viene calcolata in 50 milioni.

Questa notizia è presumibilmente prematura, considerata la incompatibilità di un ministro dimissionario a firmare un atto di tanta importanza e perchè, come si afferma, non tutti gli Enti interessati della città e provincia sarebbero d'accordo.

Ora, a tale proposito, dall'avvocato Valvassori-Peroni è stata presentata al Consiglio Provinciale la seguente interpellanza:

« Il sottoscritto interpella la onorevole Deputazione per conoscere quali criteri l'abbiano guidata nelle trattative intercorse tra il Governo e gli Enti locali per la sistemazione delle stazioni ferroviarie di Milano ».

><

Servizio cumulativo con la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

Come abbiamo preannunciato, domani, 1° novembre, verrà attivato il servizio cumulativo, col mezzo della stazione di Follonica, per i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità, piccola velocità ac-

celerata ed ordinaria, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto e quelle delle Reti Mediterranea ed Adriatica, comprese le linee in esercizio speciale delle Reti stesse, e cioè di Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno, Varese-Porto Ceresio, Ofantino-Margherita di Savoia e Cerignola stazione-Cerignola città, ma salvo, per le linee in esercizio economico e per le linee Varesine, le limitazioni stabilite nei relativi servizi.

><

Nuove ferrovie della provincia di Novara.

Il Consiglio provinciale di Novara ha votato L. 240,000 per la costruenda ferrovia della Valle Sessera e L. 400,000 per la progettata linea Novara-Biella, coll'implicita deliberazione che altri sussidi (però non oltrepassanti complessivamente il milione) proporzionali, saranno accordati agli altri progetti che eventualmente fossero avanzati.

><

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Lesca e Calghera di Torino ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto e la domanda onde ottenere la concessione della derivazione dal torrente Dora Riparie di un canale ad uso di forza motrice, nel territorio di S. Ambrogio, per scopo industriale. La forza che si ricaverebbe viene calcolata in 856 HP. Il canale di carico avrebbe una lunghezza di metri 1280 e quello di scarico quella di metri 1270, e così una lunghezza totale di metri 2550. La spesa per la costruzione di quest'opera è stata preventivata in L. 380,000.

— L'ingegnere Salvatore Bruno, di Sampierdarena, ha presentato anche il progetto e la domanda per ottenere la concessione di raccogliere in un grande lago artificiale le acque di piena del torrente Bormida di Mallare e Bormida di Pallare, defluenti sul versante nord dell'Appennino Savonese, e deviare le acque stesse nel versante sud in ragione di 2 metri cubi al 1″, per sviluppare, a mezzo di condotta forzata, col carico utile di metri 368.86, un lavoro di 9800 HP, da applicarsi nella produzione di energia elettrica da distribuirsi lungo la Riviera di Ponente (fra Savona e Genova), a scopi industriali.

La capacità assegnata al lago sarebbe di m. c. 21 milioni, e costruendo il diagramma del movimento dell'acqua del lago, risulterebbe possibile una derivazione costante di 2000 litri al 1″.

La spesa per questa colossale opera viene preventivata in L. 4,400,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara per lavori provvisoriamente aggiudicata*).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di costruzione del magazzino merci e modificazioni al piano scaricatore della stazione di Ponti. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 7 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Angelo Dellanoce di Stradella, col ribasso del 17.10 0[0.

— Presso la stessa Direzione hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento della stazione di Ceresato. Delle 7 Ditte ammesse alla gara 4 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente alla Ditta Michele Piglione di Castelalfero col ribasso dell'8 0[0;

Impianto della squadra per rialzo veicoli e riordino pel deposito locomotive della stazione di Novara. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 7 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Carlo Marchioni di Vignale col ribasso del 18.60 per cento;

Sistemazione di 40 ponticelli sulla linea Chiusi-Asciano. Delle 4 Ditte ammesse alla gara 6 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Fratelli Romein di Siena, col ribasso del 15.97 0[0;

Sistemazione di 21 ponticelli fra le stazioni di Asciano e di Empoli. Delle 4 Ditte ammesse alla gara 3 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente alla Ditta anzidetta col ribasso del 15.97 0[0.

(*Gare aperte*).

Il 7 novembre, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione delle opere di difesa contro la Stura presso il casello 34 della linea Trofarello-Cuneo.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Pensilina metallica alla Stazione Bagni S. Giuliano*).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il contratto stipulato con la Ditta Luigi Daverio di Milano, per la fornitura e posa in opera della pensilina metallica da applicarsi alla fronte verso la ferrovia del nuovo fabbricato della stazione di Bagni S. Giuliano sulla linea Pistoia-Pisa.

(*Gare provvisoriamente aggiudicate*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbero luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Rafforzamento delle travate sul Musone e sul Potenza ai km. 225.496-233.160 della linea Bologna-Otranto, per L. 85,000. Delle 10 Ditte ammesse alla gara 6 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Rizzi di Modena col ribasso del 19.40 0[0;

Lavori di terra e murari e fornitura di ghiaia per l'impianto di fosse ed apparecchi idraulici pel ricambio delle sale montate alle locomotive nella stazione di Bologna, per L. 23,500. Delle 19 Ditte ammesse alla gara 13 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ugo Cordara di Bologna col ribasso del 28.01 0[0;

Lavori come sopra nella stazione di Verona, per L. 20,400. Delle 10 Ditte ammesse alla gara solo 2 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe Soncini di Verona col ribasso del 7.15 0[0.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Approvazione di contratti*).

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

Con la Ditta Antonino Manuele per la esecuzione dei lavori per l'impianto di due piattaforme, una nella stazione di Catania, e l'altra in quella di Valsavoia, per l'importo di L. 5000;

Con la Ditta Pietro Villanti per la esecuzione dei lavori di ricostruzione di una scivola a monte del ponte sul torrente Favara, e per il rialzamento dei muri contenitori sulla linea Cerda-Patti-Messina, per l'importo di L. 8200;

Con la Ditta Giuseppe Lupanello per la esecuzione dei lavori occorrenti alla ricostruzione parziale dei timpani del viadotto Agragas sulla linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 3500;

Con la Ditta Concetto Sodaro, di Villarosa, per la esecuzione dei lavori occorrenti al consolidamento della scarpata sinistra della trincea di fronte alla casa cantoniera al km. 129.991 da Palermo sulla linea S. Caterina-Canicatti-Caldare, per l'importo di L. 3900;

Con la Società Cantieri navali, Bacini e Stabilimenti meccanici Siciliani, per la costruzione di un piroscafo a ruote con scafo in acciaio del tipo ferry-boats, per l'importo di L. 525,000;

Con le Officine e Cantieri liguri-anconitani, per la costruzione di un piroscafo a ruote con scafo in acciaio del tipo ferry-boats, per l'importo di L. 525,000.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 ottobre 1903).

Riparazione dei danni prodotti dalle piene fra le stazioni di S. Eufemia e di S. Pietro a Maida, della linea Battipaglia-Reggio. Quesiti circa la riduzione di alcuni prezzi, la competenza della spesa e la concessione di compensi all'Impresa Calvi.

Transazione con l'Impresa Serangeli, assuntrice dei lavori per l'impianto della stazione di Sette Bagni.

Condono della multa inflitta all'Impresa Fuiano per ritardata ultimazione dei lavori per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Chieuti-Serracapriola.

Condono della multa inflitta all'Impresa Tartaglia per ritardata ultimazione dei lavori per l'impianto di un piano caricatore e di un binario tronco nella stazione d'Ordona.

Condono della multa inflitta all'Impresa Falorni per ritardata ultimazione dei lavori di costruzione di un tratto di galleria artificiale lungo la linea Roma-Firenze.

Concessione di un compenso all'Impresa Fagliari in dipendenza dei lavori di consolidamento della trincea ai km. 114.836-114.944 della linea Eboli-Metaponto.

Allacciamento delle linee provenienti da S. Caterina e da Caldare nella stazione di Canicatti con binari indipendenti.

Trasformazione a trazione elettrica della tramvia a cavalli da piazza delle Terme a Campo Verano in Roma.

Domanda della Ditta Grondona, Comi e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri e carrozze per la Rete Mediterranea.

Domanda di concessione della ferrovia Livorno-Cecina.

Domanda perchè sia aumentato il sussidio chilometrico per il 2° tronco della ferrovia Thiene Asiago a L. 4500 a chilometro per 70 anni.

Domanda della Società delle Ferrovie Nord-Milano per togliere la fermata di Bovisa ad alcuni treni accelerati ascendenti la linea Milano-Saronno.

Progetto del primo gruppo dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Borgo a Buggiano, sulla linea Pistoia-Pisa.

Amichevole componimento delle questioni vertenti con la Società Adriatica circa la competenza della spesa di alcuni lavori.

Raddoppio del binario fra le stazioni di Valenza e di Torreberretti, sulla linea Alessandria-Arona.

Convenzione col signor Paladini per costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia Taranto-Reggio.

Convenzione col signor Pavasi per la costruzione di un fabbricato a distanza ridotta dalla linea Milano-Chiasso.

Nuova domanda della Ditta Grondona, Comi e C. per il condono delle multe inflittele per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Domanda della Ditta Gallieni e Viganò per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di casse di contegno accumulatori elettrici per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Carminati, Toselli e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 25 carri scoperti per la Rete Mediterranea.

Rafforzamento del binario fra le stazioni di Rogoredo e di Melegnano, sulla linea Milano-Piacenza.

Allargamento del viadotto del Lazzaretto all'estremo est della stazione centrale di Milano.

Acquisto di 20 carrozze e di 100 carri refrigeranti per la Rete Sicula.

Condono della multa inflitta all'Impresa Moscone per ritardata ultimazione dei lavori di consolidamento della trincea al km. 161.100 della linea Canicatti-Licata.

Proposta della Società Sicula per l'impianto di apparecchi sparapetardi, tipo Coen-Cagli, a sussidio dei segnali ottici esistenti nelle gallerie di Capo d'Orlando, Misericordia, Modica, Pollina e Malpertuglio.

Impianto di una stazione in contrada Ognina, sulla linea Messina-Catania.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella nella stazione di Chieti, per. L. 27,000.

Impianto della stadera a ponte, tolta d'opera dalla stazione di S. Valentino, in stazione di Ururi-Rotello, sulla linea Termoli-Campobasso, per L. 564.

Aggiunta di due lampade elettriche ad arco nel piazzale interno dello scalo merci a piccola velocità nella stazione centrale di Napoli, per L. 1200.

Impianto, previo rafforzamento ed allungamento, nella stazione di Samoggia di una stadera a ponte, tolta d'opera dalla stazione di Alessandria, sulla linea Piacenza-Bologna, per L. 1400.

Impianto di un circuito elettrico con apparecchi a campana, tipo Leopolder, fra le stazioni di Bologna e di Castelmaggiore, per L. 2360.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella stazione di Monterotondo, sulla linea Roma-Orte, per L. 28,950.

Sistemazione del passo a livello di Lodolargo al chilometro 192.037 della linea Roma-Firenze, e del contiguo ponticello a fasci di rotaie al km. 192.033, per L. 5200.

Deviazione della strada attraversante la stazione di Vasto e trasformazione in sottopassaggio del ponte al km. 413.103 della linea Bologna-Otranto, per L. 20,600.

Siitemazione del vestibolo nella stazione di Napoli Centrale, per L. 10,400.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di una seconda presa d'acqua potabile per alimentare la fontanella esistente nella stazione di Borgotaro, per L. 1000.

Costruzione di un secondo ingresso agli sportelli dei biglietti, con sovrastante tettoia, nella stazione di Chiasso, per L. 2700.

Impianto di un parapetto in ferro al passaggio pedonale lungo il muro di sponda sinistro del canale Molinello, presso la stazione di Corniglia, sulla linea Pisa-Genova, per L. 550.

Costruzione di un forno da pane nella stazione di Filattiera, sulla linea Parma-Spezia, per L. 650.

Consolidamento dei muri dell'angolo sud-est del casotto da guardiano nei magazzini del materiale nella stazione di Torino Porta Nuova, per L. 910.

Prolungamento del marciapiedi e del piano caricatore nella stazione di Signa, sulla linea Firenze-Pisa, per L. 13,000.

Costruzione di un muro di controfondazione a mare fra i km. 12.735 e 12.800 della linea Genova-Spezia, per L. 23,000.

Completamento e ricarico della scogliera al ponte sul torrente Entella, presso la stazione di Chiavari, per L. 6200.

Rete Sicula:

Ricostruzione dei muri d'ala a valle del ponticello di m. 2 di luce, al km. 129.736 della linea Bicocca-Caldare, per L. 750.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto del rifornitore nella stozione di Altavilla Irpina, per L. 16,800.

Impianto delle protezioni meccaniche contro la malaria nei fabbricati della linea Chivasso-Casale, per L. 6000.

Applicazione delle difese meccaniche ai fabbricati compresi nel tratto della linea Eboli-Metaponto, fra i chilometri 79.248 e 83.484, contro la malaria, per L, 2430.

Ricostruzione del muro di sostegno del quarto di cono destro a valle del viadotto sulla Cevetta al km. 42.000-42.102 fra le stazioni di Sale Langhe e di Ceva sulla linea Savona-Bra, per L. 2370.

Adattamento ad uso postale del compartimento centrale di 40 bagagliai a tre compartimenti e applicazione ai medesimi dell'illuminazione elettrica e del riscaldamento a vapore, per L. 89,500.

Acquisto e sistemazione del macchinario per la squadra rialzo delle officine di Pisa, per L. 11,000.

Costruzione della stazione di Fondo Toce al chilometro 29.470 della linea Domodossola-Arona, per L. 612,000.

Sostituzione di cancelli scorrevoli alle attuali catene ai passi a livello n. 85 e 86 della linea Sampierdarena-Confine francese, per L. 1670, oltre il materiale d'armamento.

Rinforzo dell'armamento con l'aggiunta di traversi dal km. 7 al km. 13 sopra entrambi i binari della linea Napoli-Salerno, per L. 35,200.

Proposta per i lavori di ampliamento del servizio merci a grande velocità e per la costruzione dei cessi esterni nella stazione di S. Remo, per L. 28,700, di cui L. 24.000 per i lavori da appaltarsi.

Elaborati d'appalto per i lavori di costruzione e di sovralzamento dei muri di difesa contro il mare fra i km. 365.699 e 394.780 fra le stazioni di Roccella e di Saline.

Rete Adriatica:

Rifacimento in acciaio di m. 542 di binario in ferro sulla prima linea della stazione di Chienti-Serracapriola sulla linea Ancona-Foggia, per L. 4000.

Impianto di un forno a riverbero e di una grue a braccio girevole da 300 kg. nelle officine del materiale mobile di Firenze, per L. 1230.

Costruzione di 4 ponticelli sul fosso aperto a valle della linea Foggia-Candela, al km. 32.145, per L. 1250.

Rifacimento in acciaio di m. 132 di binario in ferro sulla prima linea della stazione di Campomarino, per L. 840, oltre il materiale metallico d'armamento.

Modificazioni alla stadera a ponte della stazione di Giulianova onde renderla atta alla pesatura dei carri a lungo passo, per L. 1700.

Impianto degli apparecchi cantrali di mauovra e del blocco nella nuova stazione di Lambrate sulla linea Milano-Venezia, per L. 47,500.

Acquisto e posa in opera del macchinario nell'officina di riparazione del materiale elettrico nella stazione di Lecco, per L. 35,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere su di un ricorso di Giovanni Battista Lenti contro un decreto del Prefetto di Lecce, in data 6 dicembre 1902, riguardante la materia delle *Strade vicinali.* « Per costante giurisprudenza amministrativa si è ritenuto che, quando pure si voglia riconoscere nei Comuni l'obbligo di compilare l'elenco delle strade vicinali, l'elenco non è di per sè un unico titolo da cui si possa desumere l'indole vicinale della strada; di guisa che, mentre l'inscrizione nell'elenco non basterebbe a convertire in vicinale una strada che fosse privata, l'omessa inscrizione non esclude che sia vicinale una strada che ne abbia i requisiti estrinseci e sia soggetta a pubblica servitù.

« Il giudizio competentemente emesso dall'Autorità amministrativa sull'indole vicinale della strada lascia impregiudicate le eventuali questioni sulla proprietà del suolo, che sono di competenza dell'Autorità giudiziaria.

« E pertanto legittima l'ordinanza emessa dal Sindaco per la rimozione di ostacoli al transito su una strada che, per la sua struttura, per le comunicazioni cui mette capo, per avere da tempo immemorabile servito alla pubblica viabilità, sia ritenuta vicinale, anche se da parte del privato si eccepisca contro il provvedimento amministrativo, la proprietà del suolo ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emesso la seguente decisione in materia di regime di *Acque pubbliche:* « La quarta Sezione del Consiglio di Stato è competente a conoscere anche di ricorsi contro provvedimenti negativi del Governo, cioè contro il rifiuto del Governo a prendere i provvedimenti da esso invocati, come, ad esempio, la distruzione d'un'opera o la costruzione di nuove opere.

« I provvedimenti del Governo pel buon regime delle acque pubbliche sono atti d'imperio, per i quali la quarta Sezione ha competenza, non soltanto per legittimità, ma anche in merito.

« Quando in contestazione tra privati, relativamente ad uso o derivazione d'un corso di acque pubbliche, l'Autorità giudiziaria abbia dichiarato il nessun diritto di una delle parti alla derivazione, e disposto perciò la demolizione d'un'opera da essa costruita, con riserva delle facoltà competenti alla pubblica Amministrazione per tutelare il buon regime delle acque, nulla di illegittimo può ravvisarsi nel rifiuto opposto per la suddetta ragione, dal Governo, a quella demolizione.

« Ogni disputa sulla proprietà di un corso di acque, se, cioè, sia di pubblica ragione o di proprietà privata, sfugge alla competenza dell'Autorità amministrativa, e rientra invece in quella dell'Autorità giudiziaria ».

><

I trasporti dei prodotti agricoli del Mezzogiorno.

Il Presidente della Camera di Commercio ed Arti di Napoli ha fatto tenere al Ministro dei Lavori Pubblici un voto emesso da quel Collegio Camerale in merito a provvedimenti a favore delle industrie del Mezzogiorno, voto che rafferma altri desideri già manifestati dal Col-

legio di Napoli e da altri di quelle provincie, e lo ha vivamente raccomandato per benevoli provvedimenti.

Con quel voto la Camera di Commercio ed Arti di Napoli, considerando che è necessario favorire in tutti i modi gli scambi commerciali fra le diverse provincie del Regno, specialmente pei prodotti agricoli di maggior consumo, e ciò tanto nell'interesse dei produttori che dei consumatori, raccomanda che per il trasporto di vini, uve pigiate e mosti, sia adottata anche per l'interno la tariffa eccezionale n. 1055, con la quale si agevolerebbero i tagli dei mosti del Nord, ricchi di acidità, con quelli meridionali, ricchi di zucchero, ed indirettamente la cospicua industria vinicola del Mezzogiorno, fonte di prosperità per una gran parte dei cittadini.

Considerando poi che alla riapertura del Parlamento il Reale Decreto 26 giugno 1903 dovrà essere convertito in legge, la Camera predetta raccomanda:

1) Che nella conversione in legge del Decreto siano mantenute tutte le agevolazioni concesse al commercio meridionale, insistendo che sia estesa all'interno la tariffa n. 1055;

2) Che a tali agevolazioni sia dato carattere permanente e non più temporaneo, perchè i provvedimenti temporanei non possono riuscire efficaci al commercio ed all'agricoltura;

3) Che le tariffe 905, 1006, 1068 siano estese alla Rete Sicula, specialmente quella per gli zolfi, merce non compresa in altre tariffe ridotte del Decreto-legge;

4) Che siano prontamente discusse ed approvate tutte le proposte favorevoli al mezzogiorno contenute nella legge sugli sgravi, e specialmente che vi sia compresa l'abolizione del dazio-consumo sul vino, unico mezzo di risolvere la crisi vinicola.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Firenze, giudicando in una questione riguardante la materia del *Trasporto di merci per ferrovia*, ha emesso sentenza, dalla quale risulta quanto appresso: « Sebbene il peso della merce da trasportare sia stato eseguito o riconosciuto dall'Amministrazione ferroviaria, tuttavia se essa prova di aver riconsegnato al destinatario l'identica cosa ricevuta dal mittente, ed essere quindi incorso errore nella pesatura, non è tenuta alla differenza in più che il destinatario in base a quel peso abbia pagato per la merce al mittente e venditore; deve soltanto restituire il maggior prezzo di trasporto riscosso ».

— « Non il proprietario della merce, ma il mittente ed il destinatario hanno diritto a reclamare in via amministrativa, o di proporre azione giudiziaria verso la Società ferroviaria per la mancata o ritardata consegna della merce spedita, o per danni dalla merce stessa subìti durante il trasporto ». Così ha sentenziato la Cassazione di Roma in una vertenza sollevata dalla Società delle Ferrovie Meridionali contro De Vito.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica riguardante la proroga, in via di esperimento, fino a nuovo avviso, della validità della tariffa eccezionale n. 1005, piccola velocità, per i trasporti di acqua dolce potabile.

— Siamo informati che gli esportatori di olio lavato al solfuro di carbonio hanno segnalato alla Camera di Commercio di Bari un grave inconveniente che presenta la tariffa eccezionole n. 1056, piccola velocità. Questa tariffa ha quattro serie; essa è stata creata per favorire i trasporti dell'olio d'oliva, ma comprende anche i trasporti dell'olio al solfuro di carbonio. Però si osserva dagli interessati che delle serie A, B e C la sola serie A porta l'intestazione « olio di oliva al solfuro di carbonio »; e, cio che è più grave, non la porta la serie D, la quale è fatta per i trasporti all'estero. Ora gli esportatori anzidetti fanno rilevare essere evidente che tutte le tre serie per il trasporto nell'interno (A, B e C) dovrebbero contenere l'aggiunta dell'olio al solfuro; ed essere poi più che mai necessario che la contenesse la serie D, giacchè l'olio al solfuro è articolo di grande esportazione. E quindi a nome degli ingenti interessi della regione Barese, la Camera di Commercio di Bari ha fatto viva istanza a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè voglia esaminare la questione con tutta quella sollecitudine che la sua importanza richiede e risolverla nel senso desiderato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Livorno-Cecina. — Il 26 ottobre il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla domanda di concessione, presentata dalla Deputazione provinciale di Livorno, per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Livorno-Cecina, opinando che l'esercizio della linea debba essere fatto dallo Stato, e per esso dalla Società esercente la linea Sarzana-Roma, e che colla concessione debba essere pagato un sussidio annuo di L. 5000 al chilometro per 70 anni, oltre una compartecipazione del 45.50 0/0 del prodotto lordo, il quale però non potrà rappresentare una somma inferiore a L. 11,500 il chilometro. L'eccedenza su questa somma sarà ripartita in determinata misura tra lo Stato e la concessionaria.

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — Il Consiglio Comunale di Vercelli, nella seduta di martedì scorso, ha approvato la proposta della Giunta per il concorso di L. 200,000 quale contributo di Vercelli per la costruzione della progettata ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il Sindaco di Torino, senatore Frola, aprendosi la sessione autunnale del Consiglio comunale, ha informato che la questione della Cuneo-Nizza ha fatto un passo innanzi secondo le speranze di Torino e della regione piemontese, durante la recente visita dei nostri Sovrani a Parigi.

Infatti sino dal 20 ottobre il Sindaco ebbe dall'on. Zanardelli buone notizie per la favorevole definizione della vertenza relativa alla Cuneo-Nizza e ciò l'on. Zanardelli lo desumeva da un dispaccio direttogli da Parigi da S. M. il Re e da un altro dispaccio del ministro Morin.

Il 22 ottobre poi, lo stesso Zanardelli scriveva al Sindaco che l'ambasciatore Tornielli lo aveva informato che la questione del collegamento della Cuneo-Nizza gli sembrava oramai definitivamente risoluta. Tali notizie furono anche confermate dal ministro Morin e da altri personaggi che si interessano dell'importante questione.

Ferrovia elettrica Peschiera-Riva. — Il Ministero delle Ferrovie Austriache comunicò da Vienna al Comitato per la ferrovia elettrica Peschiera-Riva, che per ora non può concedere il sussidio chilometrico per mancanza di fondi. Promette però di rivedere il progetto quando sarà compiuto.

L'Ispettorato ferroviario di Verona invierà entro il mese la relazione sul progetto.

La Prefettura di Brescia ha approvate la concessione di forza di 840 cavalli dalla cascata del torrente Brasa presso Tremosine. Questa forza sarà trasportata a Riva lungo la riviera.

Il Comitato poi ha deliberato che la trazione sarà fatta con filo aereo come nelle ferrovie della Valtellina.

Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago. — Dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate fu dato parere che il sussidio chilometrico della ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago possa essere portato da L. 4000 a L. 4600 per 35 anni.

Ferrovia Pontassieve-Borgo S. Lorenzo. — A Dicomano il 25 ottobre si tenne una riunione di rappresentanti i Comuni della Val di Sieve, per discutere sull'azione da spiegare per rendere possibile la costruzione del tronco ferroviario Pontassieve-Borgo San Lorenzo.

Fu nominato un Comitato popolare permanente di 42 membri allo scopo di promuovere una grande agitazione « pro ferrovia ».

A Presidente del Comitato l'Assemblea nominò l'avvocato Riccardo Boninsegni.

Ferrovia di Valcamonica. — Il 27 volgente tra la Deputazione provinciale di Brescia e la Ditta estera Koppel venne stipulato il contratto per la costruzione e l'esercizio della ferrovia di Valle Camonica, il cui preventivo è fissato in 12 milioni.

Oggi poi il Consiglio provinciale è chiamato a ratificare il deliberato della Deputazione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1903.* — Nella decade 11-20 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,117,508, con un aumento di L. 194,073 62 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 51,728,606, presentando un aumento di L. 1,439,000.12 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,234,589.60, con un aumento di L. 94,826.96 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 114,513,133.14, e presenta un aumento di L. 3,227,486.72 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 371,790, e presentano un aumento di L. 8407 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1903 ammontano a L. 3,588,353, con una diminuzione di L. 47,843 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Torino-Brusasco. — Al Consiglio Comunale di Torino il Sindaco ha annunziato che fu costituito il Consorzio, coll'intervento di Torino stessa, per la trazione elettrica della tramvia Torino-Brusasco, e si sono ottenute facilitazioni di transito e di servizio; si attende solo il Regio Decreto a ciò necessario.

Notizie Ferroviarie Estere

Strade Ferrate Federali Svizzere. — *I guadagni dell'esercizio di Stato!* — Per il servizio di manutenzione, di spedizione e dei treni sulle Strade Ferrate è previsto per l'anno 1904 un aumento di personale in confronto coll'anno 1903, di 1055 persone.

A tale scopo le spese per il personale per il 1904 sono in aumento di fr. 3,645,000, in confronto all'esercizio del 1903, e di fr. 6,633,000 in confronto con quello del 1902. Questo aumento del personale è specialmente motivato; da una perte dalla legge riveduta sulla giornata di lavoro, d'altra parte dalla nuova ordinanza sugli stipendi e sui salari.

Linee franco-svizzere d'accesso al Sempione. — A quanto si annuncia, il rappresentante della Francia a Berna ha, per incarico del proprio Governo, iniziato delle trattative col Consiglio Federale in vista del nuovo progetto di una linea di raccordo col Sempione da Audelot (quindi non più, come era stato fin qui ammesso, da Frasne) a Vallorbe, e le desiderate variazioni sulle linee svizzere. Il Consiglio Federale si sarebbe dimostrato favorevole al nuovo progetto.

Notizie Diverse

Società di ferrovie complementari italiane. — Questa Società è stata costituita il 3 settembre 1903 per il termine più lungo fissato dalla legge e con sede a Bruxelles. Essa ha per iscopo di studiare tutte le concessioni ferroviarie e di tramvie, specialmente in Italia e nei paesi circonvicini, di eseguire tutte le costruzioni e di fornire tutto il materiale fisso e rotabile destinato alla costruzione ed all'esercizio di ferrovie e di tramvie, di cedere, vendere e trasferire le concessioni e le ordinazioni ottenute, in una parola fare tutte le operazioni riferentisi all'oggetto principale di cui sopra. I suoi statuti le permettono pure di interessarsi a tutte le industrie relative alla costruzione del materiale fisso e rotabile delle ferrovie e tramvie elettriche ed altre, di prendere ed esercitare tutte le concessioni di forze motrici ovvero di brevetti concordanti con lo scopo sociale, ecc.

Il suo capitale è di tre milioni di franchi, rappresentato da 6000 azioni privilegiate di 500 franchi.

Sono state create inoltre 12,000 azioni ordinarie senza designazione di valore, che con 5500 azioni privilegiate sono state consegnate in saldo degli apporti della Società delle Ferrovie Vicinali Italiane.

Le 500 azioni privilegiate rimanenti furono sottoscritte e liberate del 10 0|0.

La ripartizione degli utili avrà luogo come segue: 5 per cento alla riserva legale; poi alle azioni privilegiate un primo dividendo del 5 0|0, che sarà cumulativo, cioè l'ammontare eventuale per pagare questo dividendo sarà prelevato per privilegio sul benefizio degli esercizi seguenti. L'eccedenza, dopo prelevamento dell'imposta, tassa a benefizio dello Stato italiano, avrà la seguente destinazione: 10 0|0 agli Amministratori e Commissari, 1 1|2 0|0 all'Amministratore delegato e 1|2 0|0 alla Direzione. Il resto sarà ripartito per un terzo fra le azioni privilegiate e per due terzi fra le azioni ordinarie.

(Dal *Moniteur des Intérêts Matériels*).

Nuovo valico alpino nella Svizzera orientale. — A Bellinzona si tenne giorni sono un'adunanza tra i rappresentanti dei cantoni del Ticino e di S. Gallo e quelli della Confederazione per discutere sulla necessità di un nuovo valico alpino nella Svizzera orientale, che metta in diretta comunicazione la valle del Reno col Sud. Vari sono i progetti tendenti a questo scopo: lo Spluga,

il Lucomagno e la Greina si contendono l'onore di essere prescelti per l'esecuzione. In tale riunione si è sostenuta l'opportunità che sia data la preferenza al Lucomagno e alla Greina, i quali si svolgerebbero intieramente ed avrebbero ambedue gli imbocchi su territorio svizzero, dimodochè alla Svizzera sarebbero riservati predominanti vantaggi.

L'Italia però non può condividere questo desiderio senza compromettere seriamente i suoi interessi economici. Essa non può che volere invece, se un nuovo traforo si dovrà compiere a breve intervallo dall'apertura del Sempione, quello dello Spluga che presenterebbe il vantaggio di creare la linea più breve e diretta per Coira, Zurigo e Monaco di Baviera, oltre permetterci di disporre delle nostre tariffe sino al punto più settentrionale del paese.

Sappiamo che dell'importante questione si sta occupando un apposito Comitato sedente a Milano.

La marina mercantile del mondo. — Il *Lloyd's Register* 1903-904 pone la forza marittima del mondo, al 10 luglio 1903, a 29,943 vapori, con un tonnellaggio di 27,183,365 e 12,182 legni a vela, con un tonnellaggio di 6,459,766, così ripartiti:

Gran Bretagna, 16,006,374; Stati Uniti, 3,611,956; Germania, 3,283,247; Norvegia, 1,653,740; Francia, 1,622,016; Italia, 1,180,335; Russia, 809,548; Spagna, 764,447; Giappone, 726,818; Svezia, 721,116; Olanda, 658,845; Danimarca, 581,247; Austria-Ungheria, 578,697; Grecia, 378,199; Belgio, 157,047; Brasile, 155,086; Turchia, 154,494; Chili, 103,748; Portogallo, 101,304; Repubblica Argentina, 95,780.

Intanto gli Stati Uniti, secondi in forza, non partecipano al traffico transatlantico che nella proporzione dell'8 0[0, e calcolano da ciò che sono più di 100 milioni di dollari all'anno sottratti alla loro bandiera.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Tortora — Cosenza (8 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di variante del 2° tronco di quella strada comunale obbligatoria, sezione 212, a Torre Falconara, per L. 28,000, oltre L. 9935.14 a disposizione dell'Amministrazione. Consegna lavori due giorni. Fatali dopo 15 giorni. Dep. provv. L. 1000.

Sotto-Direzione autonoma del Genio Militare di Maddalena — Sassari (9 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di due fabbricati per alloggi di militari destinati alla difesa dell'opera Guardia Vecchia in Maddalena, per L. 25,000. Dep. provv. L. 2500. Ultimazione lavori 200 giorni. Documenti 7 novembre.

Direzione del Genio Militare di Napoli (9 novembre, ore 10.30). Appalto dei lavori per la costruzione di battuti d'asfalto nella caserma Granili in Napoli, per L. 10,000. Cauz. L. 1000. Consegna 70 giorni. Documenti 6 novembre. Offerte 8 novembre.

Municipio di S. Pietro Clarenza — Catania (9 novembre, ore 9, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione del lastricato nella traversa interna provinciale di quel Comune, di m. 558.05, per L. 24,000. Dep. provv. L. 1575. Cauz. decimo. Dep. spese L. 700. Ultimazione lavori 1 anno.

Municipio di Firenze (9 novembre, ore 15, secondo ed ultimo incanto). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del mercato del bestiame, e cioè i lavori da muratore, provv. agg. col ribasso del 5 0[0 su L. 219,491.24, e così per L. 208,516.68, e i lavori da fabbroferraio, col ribasso del 5 0[0 su L. 48,923.10, e così per L. 46,476.95.

Municipio di Menfi — Girgenti (9 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori relativi alla condottura delle acque della Sorgiva Favarotta dal punto dove questa scaturisce (in ex-feudo Sommacco, territorio di Contessa Entelina) dentro quell'abitato, traversando lungo il percorso i territori dei Comuni di Sambuca-Zabut, Santa Margherita Belice e Menfi, per L. 296,130.35. Deposito provvisorio L. 25,000. Dep. spese L. 5000. Docum. 31 ottobre. Fatali 26 novembre. Consegna lavori 18 mesi.

Municipio di Caltagirone — Catania (10 novembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di riedificazione della chiesa di Sant'Anna, provvisoriamente aggiudicato al signor Alparone Vincenzo e socio per L. 13,171.27. Dep. spese L. 300. Ultimaz. lavori 90 giorni.

Prefettura di Parma (10 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione con parziale ritiro di un tratto dell'argine sinistro dell'Enza, compreso tra l'impigliatura superiore della coronella Godi ed il froldo superiore di Enzano, su di una lunghezza di m. 1142 in Comune di Sorbolo, per L. 8810. Dep. provv. L. 500. Consegna lavori 40 giorni.

Prefettura di Potenza (12 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere relative alla sistemazione e consolidamento del tratto di m. 1232.15, compreso fra l'innesto della strada comunale di Albano di Lucania e la Rocca della Mulara, sul primo tronco del cimitero di Albano, alla sponda destra del fiume Basento, della strada provinciale n. 21, che da un punto della nazionale Appulo Lucana va alla provinciale Brienza-Montemurro, per L. 47,644.36. Dep. provv. L. 1500. Consegna lavori un anno. Documenti 6 novembre.

Pio Ricovero Vegni di Castel del Piano — Grosseto (12 novembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio destinato ad uso ricovero di convalescenti e invalidi, per L. 30,203.92. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 5000. Consegna lavori 360 giorni.

Municipio di Trapani (12 novembre, ore 12, migl. di ventes.) — Appalto della manutenzione delle strade imbrecciate, sia interne che esterne, vicine alla città, per 3 anni e per annue L. 16,000, provv. agg. col ribasso del 18.25 0[0. Dep. provv. L. 1600. Dep. spese L. 1000.

Prefettura di Venezia (14 novembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di robustamento del fabbricato contenente la sala del magistrato camerale, per L. 34,700. Consegna lavori 300 giorni.

Società del Tiro a segno nazionale di Mistretta — Messina (14 novembre, ore 14, unico). — Appalto dei lavori di costruzione del campo di tiro della suddetta Società, per L. 10,600. Deposito provv. L. 400. Cauz. L. 1100. Ultimazione lavori 150 giorni.

R. Prefettura di Ancona (16 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinaria escavazione dei porti-canali di Sinigaglia, Fano, Pesaro, Rimini e Cesenatico, compresi i bacini, le darsene ed i fossi secondari, e dei lavori di escavazione del porto-canale Corsini dalle due darsene di Ravenna (queste incluse) alla estremità delle palafitte a mare, pel novennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1912, per complessive L. 958,500. Docum. 6 novembre. Fatali 25 novembre, ore 12.

Prefettura di Rovigo (16 novembre, ore 10, termini abbr.). — Appalto dei lavori di difesa frontale al paese di Ficarolo per m. 303 e per L. 34,430. Dep. provv. L. 1500. Documenti 7 novembre.

Municipio di Monteromano — Roma (16 novembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico, per L. 27,123. Dep. provv. L. 1300. Cauz. L. 2600. Offerte 15 novembre, ore 12.

Prefettura di Milano (19 novembre, ore 10, defin.). — Appalto di tutte le opere, somministrazioni e prestazioni occorrenti alla costruzione dei condotti di fognatura per l'intero fabbricato del Regio Istituto Tecnico Superiore di Milano, in piazza Cavour al comunale n. 4, in allacciamento alla condotta stradale, nonchè di quelle relative alla costruzione di nuove latrine ed alla condottura dell'acqua potabile pei diversi servizi dell'Istituto stesso, per la somma di L. 27,856.21. Cauz. L. 1000. Consegna lavori 150 giorni. Docum. 10 novembre.

Prefettura di Rovigo (19 novembre, ore 10, termini abbr.). — Appalto del lavoro di difesa frontale di un tratto dell'argine destro del fiume Adige nella località Volta Vianova e Marezzana Zacco in Comune di Boara Polesine, fra gli stanti 179.181, e per L. 24,820. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo. Dep. spese L. 600. Ultimaz. lavori 100 giorni. Documenti 11 novembre.

Prefettura di Trapani (19 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti pel rafforzamento di un tratto del nuovo molo foraneo occidentale del porto di Marsala, per L. 26,880. Dep. provv. L. 1300. Consegna lavori 10 mesi. Documenti 11 novembre.

Municipio di Zinasco — Pavia (19 novembre, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste, parte a corpo e parte a misura,

occorrenti alla costruzione del ponte in muratura sul Terdoppio a servizio della strada consorziale Mezzana-Rabattone-Zinasco, per complessive L. 57,000. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 6000. Consegna lavori 4 mesi.

Prefettura di Potenza (20 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di una casa cantoniera con forno alla progressiva 60.828 del primo tronco della strada nazionale n. 55, compreso fra Sant'Andrea di Conza ed Atella, per lire 11,492.60. Dep. provv. L. 600. Consegna lavori 6 mesi. Documenti fino all'11 novembre.

Prefettura di Trapani (20 novembre, ore 10, unico). — Appalto della manutenzione delle opere d'arte del porto di Castellammare del Golfo durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per L. 12,118.70. Dep. provv. L. 500. Consegna lavori 10 mesi. Documenti 12 novembre.

Prefettura di Potenza (21 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di alcune opere di consolidamento lungo il primo tronco della strada nazionale Contursi-Barletta, fra i chilometri 67 ed 80, per L. 16,222.96. Dep. provv. L. 600. Consegna lavori 6 mesi. Documenti fino al 12 novembre.

Prefettura di Salerno (23 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione del Fiumicello Salso o Capodifiume e pel prosciugamento del pantanello di Linora in provincia di Salerno, per complessive L. 105,000. Dep. provv. L. 5000. Consegna lavori 2 anni. Documenti 13 novembre. Offerte fino al 22 novembre.

Deputazione Provinciale di Genova (28 novembre, ore 10, unico). — Appalto di tutte le provviste ed opere occorrenti per la costruzione di un ponte in ferro omogeneo a tre campate sul fiume Centa presso Albenga, lungo la strada provinciale della Riviera di Ponente, compresa la costruzione delle due rampe di accesso e l'allargamento della sezione fluviale per correzione della strozzatura che si riscontra nel tratto di alveo immediatamente a monte ed a valle del suddetto ponte, per L. 280,392.09, ivi comprese L. 21,000 per compensi a corpo per lavori ed oneri diversi. Dep. provvisorio L. 15,000. Consegna lavori 20 mesi. Docum. 19 novembre, ore 16.

Municipio di Canosa di Puglia — Bari (30 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori d'impianto ed esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata, pel canone annuo di L. 25,000 e per anni 50. Cauz. L. 8000. Dep. spese L. 15,500. Consegna lavori 12 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Rete Mediterranea, Milano (Gara aperta) (3 novembre, ore 15). — Acquisto di una cesoia a leva per lattai e di un maglio atmosferico piccolo a trasmissione per le officine principali di Torino. L'aggiudicazione provvisoria avrà luogo il 13 successivo, alle ore 15.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 24	Ottobre 31
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 469	461
» » Meridionali	» 673	666.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 460	450
» » » (2ª »)	» 445	445
» » Secondarie Sarde	» 266	267
» » Sicule.	» 675	674
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 358	359.50
» » Cuneo 3 0[0	» 382	385.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	» 98.90	99
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 504.25	504.25
» » Meridionali.	» 349	350
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318.50
» » » 2ª emiss. »	323	319
» » Sarde, serie *A*.	» 352.50	353
» » » serie *B*.	» 352.50	353
» » » 1879	» 352.50	353
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde . . .	» 510.75	510
» » Sicule 4 0[0 oro.	» 517	516
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele . . .	» 372.50	373.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1903*

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	88,105.00	1,196.00	18,878.00	175,406.00	1,726.00	285,311.00	618.00	463.00
1902	104.174.00	1,952.00	14,338.00	160,321.00	1,915.00	282,700.00	618.00	457.00
Differenze nel 1903	— 16,069.00	— 756 00	+ 4,540.00	+ 15,085.00	— 189.00	+ 2,611.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1903								
1903-904	1,105,939.00	21,472.00	168,837.00	1,479.487.00	16,149.00	2,791,884.00	618.00	4,518.00
1902-903	1,111,354.00	24,231.00	175,132.00	1,526.160.00	19,521.00	2,856,398.00	618.00	4,622.00
Differenze nel 1903-904	— 5,415.00	— 2.759.00	— 6,295.00	— 46,673.00	— 3,372.00	— 64,514 00	»	— 104.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	42,451.00	896.00	6,517.00	28,558.00	518.00	78,940.00	482.00	164 00
1902	38,658 00	631.00	5,770.00	27,489.00	723.00	73,271.00	482.00	152.00
Differenze nel 1903	+ 3,793.00	+ 265.00	+ 747.00	+ 1,069.00	— 205.00	+ 5,669.00	»	+ 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1903.								
1903-904	407,587.00	8,563.00	59,090.00	234,092.00	2,064.00	711,396.00	482.00	1,475.00
1902-903	387,829 00	7,077.00	48,922.00	254,532.00	3,349.00	701,709.00	482.00	1,456.00
Differenze nel 1903-904	+ 19,758 00	+ 1,486.00	+ 10,168.00	— 20,440.00	— 1,285.00	+ 9,687.00	»	+ 19.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	4,819 00	162.00	895.00	1,632.00	31.00	7,539.00	23.00	328.00
1902	3,958.00	137.00	965.00	2,321.00	31.00	7,412.00	23.00	322.00
Differenze nel 1903	+ 861.00	+ 25.00	— 70.00	— 689.00	»	— 127.00	»	+ 6 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1903								
1903-904	51,415.00	1,527.00	7,522 00	24,578.00	31.00	85,073.00	23.00	3,699.00
1902-903	46,863.00	1,841.00	5,685.00	24,169.00	31.00	78,089.00	23.00	3,395.00
Differenze nel 1903-904	+ 4,552.00	+ 186.00	+ 1.837.00	+ 409.00	»	+ 6,984.00	»	+ 804.00

MASTICE DI MANGANESE
PER GUARNIZIONI DI TUBI DI VAPORE-ACQUA E GAS
ERNESTO REINACH MILANO
MASTICE MANGANESE
ERNESTO REINACH MILANO
Premiato con 4 medaglie d'oro e 3 grandi diplomi d'onore

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***) Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria	—	—			11 — a.		—		—
Douvres	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
	Par.						2 31 a.		
Folkestone . . .	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. occ.)	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.)	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
	Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central	Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) .	Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
	Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
	Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
(****)	Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
	Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	8 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève	—	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix	—	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane	—	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino	Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano	Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia	Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino	Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova	Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 8	—	
San-Remo . . .	—	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa	—	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze	—	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno	—	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma	—	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli	—	18 35	—	7 —	18 36	—	7 —	—	
Brindisi	—	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria	Arr.	21 32	—	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona	—	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi	—	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . .	Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma	—	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria	—	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino	Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi	Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli	—	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma	—	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno	—	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze	—	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa	—	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . .	—	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova	—	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino	Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia	Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano	Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara	—	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino	Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
		(D)						1a 2a cl.
Torino	Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) .	—	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry	—	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains	—	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix	—	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian	—	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève	—	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon	—	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
	Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****)	Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)		1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
	Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) .	Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
	Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
	Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr.	Arr.	12 mer.				6 59 p.		
	Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. occ.	Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . .	Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
	Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres	—		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria .	Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross .	Arr.	8 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

LIVRET-CHAIX

Le **Livret-Chaix continental** renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1r vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la **Librairie Chaix,** rue Bergère, 20, Paris.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI
Giornali Italiani ed Esteri

TORINO
13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza

Torino, 1908 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 7 Novembre 1903. NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL NUOVO MINISTERO

In seguito alle dimissioni del Gabinetto presieduto dall'on. Zanardelli, con R. Decreto, in data 3 novembre, il nuovo Ministero fu così composto:

Presidenza ed Interno, avv. Giovanni Giolitti, deputato.
Affari esteri, avv. Tommaso Tittoni, senatore.
Grazia e Giustizia, avv. Scipione Ronchetti, deputato.
Tesoro, prof. Luigi Luzzatti, deputato.
Finanze, avv. Pietro Rosano, deputato.
Guerra, tenente generale Ettore Pedotti.
Marina, contro-ammiraglio G. B. Mirabello.
Istruzione, prof. Vittorio E. Orlando, deputato.
Lavori Pubblici, avv. Francesco Tedesco, deputato.
Agricoltura, Industria e Commercio, ing. Luigi Rava, deputato.
Poste e Telegrafi, conte Enrico Stelluti-Scala, deputato.

Un altro R. Decreto affida l'*interim* del Ministero della Marina al Presidente del Consiglio, on. Giolitti, finchè il contro-ammiraglio Mirabello, ora assente dall'Italia, non abbia prestato giuramento ed assunto l'ufficio.

In merito al nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, di cui specialmente il nostro giornale s'interessa, ci piace di riferire alcuni cenni biografici che pubblica la *Tribuna* intorno all'egregio uomo chiamato, in momenti così difficili, a reggere questo importante Dicastero:

« Francesco Tedesco si è guadagnato il bastone da maresciallo incominciando la sua carriera da semplice soldato; lunga carriera, percorsa studiando e lavorando, finchè, giunto più in alto, potè spiccare addirittura il volo sino alla vetta più eccelsa, com'egli fa oggi. Nato nel 1853 in Andrette (provincia di Avellino) il Tedesco prendeva la laurea in legge a soli vent'anni: partecipava ai concorsi per la carriera dei Lavori Pubblici e del Ministero delle Finanze, e in entrambe riusciva il primo fra tutti i concorrenti. Entrato ai lavori pubblici, si segnalò subito per solide qualità di lavoro e per acume e agilità d'ingegno: onde parecchi, anzi molti, furono i ministri e i sotto-segretari che lo vollero presso di sè, come segretario. Fu primo Silvio Spaventa: venne poi il Baccarini, tutte due le volte che resse i lavori pubblici. Più tardi il Tedesco andò a fianco del Lacava e del Di Blasio quando sì l'uno che l'altro furono sotto-segretari; il Branca, ministro dei lavori pubblici, lo volle come capo gabinetto: e altrettanto fecero, nello stesso ufficio, il Pavoncelli e il Lacava, ritornato Ministro in via della Mercede.

« Il lavoro del gabinetto è un'utile scuola, per chi sa profittarne; ivi passano pratiche d'ogni natura, tutti i rami dell'amministrazione offrono « casi » interessanti, richiedono uno studio, un parere, una decisione. Il Tedesco seppe porre a profitto questa scuola, e chiamato poi a far parte di Commissioni importanti, vi portò, con la dottrina, l'esperienza.

« Intanto il Tedesco percorreva la carriera del suo Ministero, non solo nei diversi gradi, ma anche nelle diverse branche: così, successivamente, si occupava dei servizi stradali, di quelli fluviali e dei porti: e poi delle bonifiche e quindi delle ferrovie. Era uno dei meno anziani caposezioni di seconda classe quando il ministro Genala lo promosse, a scelta, capo-divisione. E nel febbraio 1899 egli si trovava ispettore generale delle ferrovie, ufficio che ei tenne sino a tutto giugno 1901. Adesso, il decreto di nomina a ministro è venuto a sorprenderlo mentre copriva l'alto posto di direttore generale delle opere idrauliche.

« L'intensa carriera non impediva al Tedesco di darsi alla vita amministrativa locale nella sua provincia di Avellino. Eletto al Consiglio provinciale nel 1891, egli ne diventava nel 1895 vice-presidente, e tale ufficio copre tuttora, studiando con passione le questioni del Mezzogiorno e cercando di risolverle con sana modernità di criteri.

« La sua operosità s'è dimostrata anche in varie pubblicazioni, fra le quali specialmente importante il *Codice dei lavori pubblici*. Fra i suoi discorsi ricordiamo quello sul bilancio dei lavori pubblici, il 25 giugno 1901: quello sulla convenzione per la ferrovia del Sempione; quello sulle opere idrauliche di terza categoria.

« Ma la sua nomina al novello altissimo ufficio l'on. Tedesco, evidentemente la deve sopratutto alla propria innegabile competenza ferroviaria. Allato all'on. Giolitti, egli sarà ora chiamato ad attuare una « politica ferroviaria », come lo richiederanno le contingente dell'ora presente e gli interessi del paese. Qualcuno ha creduto vedere nel Tedesco l'uomo scelto per applicare l'esercizio di Stato, di

cui si è voluto attribuire il proposito all'on. Giolitti. Riteniamo molto prematura questa affermazione, nei riguardi sì dell'uno che dell'altro. La soluzione che dovrà darsi al problema ferroviario dipende da molti elementi, alcuni dei quali non sono ancora in possesso del Governo: talchè sarebbe affrettato, ripetiamo, decidere così perentoriamente, *a priori*, per l'uno più che per l'altro sistema. Potrà darsi che le circostanze vengano ad imporre l'esercizio di Stato; ma non è fuor di luogo rammentare (allo scopo di impedire avventati giudizi) che appunto nel sovracitato discorso del 25 giugno 1901 l'on. Tedesco affermava che « al nostro paese conviene di più l'esercizio privato delle ferrovie, non come un bene, ma come un male minore ». E propugnava un *esercizio privato, sì, ma a buoni patti*, soltanto ove non fosse possibile stipulare buoni contratti con le Società, si avrebbe da ricorrere all'esercizio di Stato.

« Queste, or sono due anni, le dichiarazioni dell'on. Tedesco. La politica, è vero, è scienza di *fatti* e non di *teorie*: e i fatti, le circostanze, possono indurre l'uomo di governo a mutare i proprii convincimenti, non per instabilità, ma per sano criterio di opportunità, vorremmo dire, storica. Ad ogni modo, non abbiamo creduto inutile rammentare questi precedenti dell'on. Tedesco, almeno per consigliare maggiore ponderazione nei giudizi e nelle previsioni ».

Noi attendiamo all'opera l'on. Tedesco, fidenti nel suo ingegno e nella conoscenza che ha della materia ferroviaria. Meglio di lui difficilmente altri poteva essere chiamato al Ministero dei Lavori Pubblici in queste circostanze, perchè egli ha potuto acquistare, in tanti anni di pratica di alta amministrazione, quelle vaste cognizioni che sono indispensabili per sviscerare il complesso problema ferroviario, e noi siamo certi che a risolverlo nell'interesse del paese porrà tutto il suo amore e tutta la sua energia, senza preconcetti e senza lasciarsi influenzare dalle declamazioni piazzaiuole di coloro che travisano un vitale interesse economico per ben noti fini politici.

RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE
DELLA CITTÀ DI TORINO (1)

Nei n. 157 e 192 della *Stampa* di Torino, comparvero in giugno e luglio due interessantissimi articoli sul *riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino*. Il primo di essi esponeva in termini molto lusinghieri la proposta dell'ing. comm. Lanino, ex-direttore dell'esercizio della Rete Adriatica, attuale membro della Commissione ferroviaria municipale torinese, come corollario della sua dotta Relazione al Sindaco, riferentesi all'esame del progetto della linea Torino-Savona per Cartosio. Il secondo invece moveva appunti al progetto Lanino e lodava quello stato studiato dalla Società delle Ferrovie Rete Mediterranea per conto del Municipio di Torino.

Esamineremo succintamente i due progetti nelle loro linee di grande massima per ora note al pubblico, e vedremo se sia possibile dedurne qualche conclusione affatto spassionata e serena, intesa a procurare il maggior bene e il decoro della nostra città.

Premettiamo che il problema del riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino è connesso a molte altre questioni capitali di cui ora molto si parla, quali quella dell'allargamento totale o parziale di via Roma, della fabbricazione di Piazza d'Armi, della sede del Palazzo delle Poste, del nuovo teatro lirico, ecc.; in una parola, del problema edilizio in genere, senza discorrere di quello più importante ancora dell'abbassamento totale o parziale del piano del ferro con relativa costruzione di passerelle e cavalcavia, il quale ultimo fa parte integrante del riordinamento delle stazioni ferroviarie.

Riassumeremo anzitutto i due progetti di cui sopra, chiamando progetto della *stazione tangenziale* quello dell'ingegnere Lanino e progetto di *Porta Nuova spostata* quello del n. 192 della *Stampa*.

Stazione tangenziale.

Essa verrebbe collocata coll'asse del fabbricato viaggiatori, corrispondente all'asse del corso Vittorio Emanuele II, sull'allineamento dell'attuale linea di Milano. La stazione di P. S. verrebbe soppressa e così pure quella di P. N. Le linee di Genova, Savona, Cuneo, Pinerolo, ecc., che attualmente fanno capo a P. N., verrebbero, con sede nuova, dirette alla nuova stazione centrale mediante un rettifilo tangente alle due curve di bivio Sangone e bivio Crocetta, e lungo tale allineamento, di circa 4 km., troverebbe conveniente sede una nuova stazione di smistamento, estesa tra lo stradale di Stupinigi e la regione Lingotto, per una lunghezza di 2 km. senza espropriazione di case. L'attuale stazione di smistamento, compresa tra bivio Sangone e bivio Vallino, verrebbe soppressa ed ivi potrebbesi conservare solamente uno o due binari sino quasi al cavalcavia Sommeiller, facenti capo ad una piccola stazione merci, la quale servirebbe la regione sud della città, come quella recente di Borgo Dora serve la regione nord. La linea per Pinerolo e Torre Pellice potrebbe, abolendo il bivio Sangone, causa di ritardi non indifferenti nell'esercizio di questa linea, entrare, con binari indipendenti paralleli a quella di Genova, nella nuova stazione di smistamento per proseguire nella nuova stazione centrale. Questa resterebbe collegata alla linea di Francia col raccordo ora esistente duplicato, e la nuova stazione di smistamento si raccorderebbe alla stessa linea con una nuova curva simmetrica alla prima. L'ing. Lanino osserva che lo scalo Dora verrebbe conservato e convenientemente ampliato. Il livello del piano del ferro esistente tra piazza d'Armi e piazza dello Statuto non verrebbe modificato, ma si eseguirebbero attraverso ad esso parecchi cavalcavia e sottopassaggi e passerelle per pedoni in corrispondenza delle arterie più frequentate. La grande stazione centrale avrebbe disponibile tutta l'area ferroviaria esistente da piazza dello Statuto al corso Peschiera, ed occorrendo potrebbe estendersi verso la Crocetta. Questa area è lunga più di 2 km. Nel senso della larghezza, occorrerebbe estenderla verso corso Vinzaglio e verso l'attuale piazza d'Armi coll'espropriazione di terreni per piccola parte già fabbricati. Occorrendo, si potrebbe occupare anche gli attuali Doks. Non volendo allargare di troppo l'occupazione verso il corso Vinzaglio, si potrebbe, senza inconvenienti, sopprimere il viale di levante del corso Principe Oddone.

Stazione di Porta Nuova spostata.

Questo progetto conserverebbe la stazione di Porta Susa come fermata viaggiatori nel sito ora occupato, o spostandola, se la viabilità lo consiglia, nell'attiguo Dok. Porta Nuova verrebbe arretrata, portandone la testa un centinaio di metri al di là del cavalcavia Sommeiller. Il raccordamento della nuova stazione di Porta Nuova con le linee di Milano e Modane verrebbe conservato e probabilmente reso sotterraneo, come pure verrebbe abbassato in trincea il piano del ferro lungo tutto il rettifilo che estendesi dal bivio Crocetta a Porta Susa, per modo da non ostacolare il libero transito dei veicoli e dei pedoni. La stazione di smistamento attuale si vorrebbe conservata, come pure lo scalo Dora. A sud della nuova stazione di Porta Nuova verrebbero costruiti alcuni cavalcavia con rampe miti.

Confronto dei due progetti e conclusione.

Esposti così molto sommariamente i due progetti in questione, vediamo quali ne siano i vantaggi e gli inconvenienti proprii a ciascuno, esaminandoli dal lato estetico, edilizio, industriale, commerciale, economico e ferroviario.

(1) Un egregio nostro collaboratore ci fornisce il presente articolo, che pubblichiamo colla premessa che la Direzione del *Monitore* si dichiara affatto estranea e che la pubblicazione che ne facciamo ha lo scopo di provocare una maggiore discussione, quale l'importanza dell'argomento richiede. (*Nota della Direzione*).

1) L'articolo della *Stampa* n. 192 insiste nell'avere una stazione la quale, per la sua posizione e per le sue adiacenze, dia al forestiere un'impressione grandiosa e simpatica degna di una grande città. Nessuno vorrà negare che anche questa condizione debba essere, per quanto è possibile. soddisfatta; ma noi non crediamo che essa sia capitale, perchè in materia ferroviaria l'estetica deve sottostare a molte altre condizioni ed interessi che sono di gran lunga più serii ed importanti. Quanto poi a preferire la stazione di Porta Nuova spostata alla stazione tangenziale per ciò che riguarda l'estetica, non troviamo che la seconda si presenti in condizioni meno felici della prima; anzi a noi pare che una stazione collocata sull'asse del corso Vittorio Emanuele II, a detta di tutti il più bel corso d'Italia, se non dell'Europa, arteria principalissima della città, dalla quale si dipartono viali pure bellissimi, spaziosi e frequentatissimi nelle stesse vicinanze della nuova stazione progettata, con vista da una parte sul grandioso monumento del Padre della Patria e con sfondo della ridente collina, dall'altra sulla cerchia maestosa delle Alpi, sia a preferirsi anche dal lato estetico ad una stazione collocata a sud dell'attuale cavalcavia Sommeiller, fiancheggiata da brutte case, quali sono quelle di via Nizza, in un quartiere molto meno elegante e moderno di quello che prospetterebbe la stazione tangenziale.

Osserviamo inoltre che l'asse del fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Porta Nuova probabilmente non si troverebbe coincidente con quello di via Roma e piazza Carlo Felice per modo da permettere la formazione di un bel corso tra piazza Carlo Felice ed il piazzale della stazione stessa, ciò che costituirebbe come il prolungamento di via Roma, perchè la linea di Genova, prima di entrare nell'attuale stazione di Porta Nuova, nelle adiacenze del cavalcavia fa un gomito tale, che se si volesse costruire la nuova stazione sull'asse di via Roma prolungata mediante un corso, si dovrebbero raccordare i nuovi binari della stazione con quelli già esistenti a sud con nuove curve, ciò che costituisce un inconveniente grandissimo. La visuale impressionante su piazza Carlo Felice, di cui parla l'articolo n. 192 della *Stampa*, non esisterebbe nemmeno colla distruzione dell'attuale fabbricato viaggiatori di P. N. ciò che sarebbe assurdo, come pure sarebbe assurdo il pretendere che tutta l'area ferroviaria compresa tra piazza Carlo Felice ed il cavalcavia e le vie Nizza e Sacchi rimanga libera.

Tra il viale adducente alla stazione e le vie Nizza e Sacchi, in prosecuzione dell'attuale fabbricato viaggiatori, dovranno sorgere nuovi edifizi separati da vie trasversali normali la viale stesso.

Il conservare poi Porta Susa, anche rifacendola *a fundamentis*, non ci pare una cosa estetica, perchè, per quanto il problema venga ben studiato e risolto, si avrà sempre una piccola stazione soffocata e non degna di una grande città. Tutti sanno che anche attualmente più della metà dei viaggiatori delle linee di Milano, Biella, Aosta, ecc., si servono dello scalo di Porta Susa, e ciò non solo dimostra, come diremo meglio in appresso, che la nuova stazione tangenziale sarebbe più centrale e più propizia della Porta Nuova spostata, ma che la nuova stazione di Porta Susa voluta dalla Rete Mediterranea, essendo solo un ripiego ed una succursale, come lo è attualmente, della stazione principale, non sarà mai una bella e comoda stazione per tutti quei forestieri che, arrivando o partendo da Torino, per guadagnar tempo preferiscono servirsi di questo scalo ferroviario, non curandosi dell'estetica. Chi viaggia, pensa più ai suoi comodi e di risparmiare chilometri e tempo che non al bello che può presentare l'ingresso di una stazione ferroviaria.

2) Esaminiamo ora la posizione delle due stazioni progettate per quanto riflette la loro distanza dal centro della città. Questo da parecchi anni si è spostato da piazza Castello verso piazza Solferino, e ciò sia che si consideri la estensione della fabbricazione, che la densità della popolazione. Orbene, assumendo piazza Solferino come baricentro della città, si avrebbe, per il primo progetto, una distanza misurata in linea retta di un chilometro, mentre per il secondo se ne avrebbero quasi due. La stazione tangenziale poi si troverebbe vicinissima a due quartieri che oramai sono diventati i più eleganti e moderni della città, quale è quello di piazza d'Armi vecchia, che tende sempre più ad espandersi (difatti parlasi già di fabbricare la nuova piazza d'Armi), e quello racchiuso entro i corsi Vinzaglio, Vittorio Emanuele II, Re Umberto e la via Cernaia.

3) Veniamo al problema edilizio e della viabilità. Tutti oramai riconoscono la necessità di sopprimere Porta Nuova non solo per avere una stazione centrale la quale soddisfaccia meglio dell'attuale ai bisogni sempre più crescenti della nostra città, ma anche per rendere facile e comoda la viabilità tra i quartieri popolosi ed industriali compresi tra via Nizza ed il Valentino, da una parte, e via Sacchi e corso Re Umberto dall'altra.

L'attuale cavalcavia Sommeiller, colle sue rampe d'accesso a forti pendenze, e l'attuale passerella sono insufficienti a sfollare tutto il movimento che si ha tra queste due regioni importantissime della nostra città, le quali in questi ultimi anni subirono uno sviluppo superiore ad ogni aspettativa. Così pure tutti riconoscono che i binari che da Porta Nuova arrivano sino oltre Porta Susa, sono non solo di grave inconveniente alla viabilità, ma di serio ostacolo all'espandersi della fabbricazione all'esterno di questa cintura d'acciaio. Si studiò già il grave problema, ed avendo il Municipio riconosciuto che l'abbassamenlo totale o parziale del piano del ferro esigeva una spesa troppo grande, si pensò di risolverlo solo in parte colla costruzione di sottopassaggi e passerelle in corrispondenza delle vie più frequentate che tagliano detta cintura. Ma causa le frequenti crisi municipali, la questione venne sempre rinviata e non è ancora risolta, ma sempre sul tappeto.

Il progetto di Porta Nuova spostata risolve il problema quasi radicalmente col proporre, come abbiamo visto, la costruzione della nuova stazione a sud del cavalcavia Sommeiller e l'abbassamento del piano del ferro, parte in sotterraneo e parte in trincea. Invece il progetto Lanino risolve solo completamente la prima parte del problema, cioè quella che riflette i quartieri di Porta Nuova, borgo S. Secondo e borgo S. Salvario; ma non la seconda, perchè rimarrebbero sempre i binari lungo tutto il tratto compreso tra borgo Crocetta e piazza dello Statuto, anzi questi verrebbero aumentati con la costruzione della stazione tangenziale. Lo stesso progettista, nella sua Relazione al Sindaco, riconosce tale inconveniente, ma non trova che accresca l'ostacolo già esistente per altri fabbricati, quali le officine ferroviarie, il carcere, l'ammazzatoio e le caserme, che tutti assieme formano una barriera alla città verso nord-ovest tale, che riesce poco sensibile quella della nuova stazione tangenziale.

Nel n. 192 la *Stampa* accennava anche alla possibilità di sopprimere tutti questi ostacoli; ma allora dove arriveremo con le spese? Detti fabbricati non possono che rimanere e nessuno mai penserà di sopprimerli per costruirne dei nuovi in un altro punto della città.

Con spesa certamente di molto inferiore a quella che richiederebbe la costruzione di gallerie e trincee si potrebbe costruire parecchi sottopassaggi e passerelle in corrispondenza delle principali arterie attraversanti la nuova stazione e le linee di accesso alla medesima nel tratto compreso tra corso Peschiera e corso Regina Margherita. La grande curva di raccordamento delle linee di Modane e Milano coll'attuale Porta Nuova verrebbe col progetto Lanino soppressa, mentre rimarrebbe spostata verso sud e messa in sotterraneo con il progetto della Rete Mediterranea. Osserviamo che oltre la spesa colossale che richiederebbe una tale galleria lunga 2 chilometri circa a doppio binario (4 milioni almeno) le livellette di accesso a detta galleria per non raggiungere una pendenza troppo forte dovranno avere uno sviluppo considerevole e quindi lungo tali tratte, specialmente quella verso la nuova stazione, il problema non verrebbe radicalmente risolto, come a prima vista può

parere, perchè avremo le trincee ostacolanti il transito trasversale. Dove si metterebbe poi tutto il materiale di scavo della galleria e delle trincee non potendolo utilizzare? Si dovranno espropriare terreni solo per buttare in rifiuto tale enorme volume di materiale costituito da terreno alluvionale. Il raccordamento con la linea di Modane riuscirebbe complicatissimo dovendo trovarsi parte in galleria, parte in trincea e parte in rilevato.

Il progetto di Porta Nuova spostata renderà più tardi, coll'estendersi della fabbricazione verso sud, impossibile il transito attraverso tutta la fitta rete di binari della stazione di smistamento, la quale dovrà in parte venire prolungata verso il bivio Sangone; mentre col progetto della stazione tangenziale la stazione di smistamento si troverebbe più distante dalla cinta daziaria entro terreni poco apprezzati, e tra bivio Sangone e bivio Vallino si conserverebbero solo uno o due binari attraverso i quali si possono facilmente aprire comodi passaggi.

L'allargamento di via Roma, di cui molto ora si parla e che fu già causa di una recente crisi municipale, si imporrebbe col progetto della stazione di Porta Nuova spostata, perchè tale arteria diventerebbe la principale via d'accesso alla nuova stazione. Col progetto Lanino tale ingente spesa si potrebbe risparmiare venendo a diminuire di molto l'importanza che attualmente ha la via Roma e che maggiormente avrebbe colla nuova stazione di Porta Nuova. Con i danari che così si risparmieranno si pagano ampiamente le espropriazioni che richiederebbe la costruzione della stazione tangenziale. Queste non sono così grandi e costose come a prima vista può parere, perchè buona parte dell'area dell'attuale stazione di Porta Susa, dei Docks, della piazza d'Armi, dei viali e delle vie che verrebbero occupate dalla nuova stazione tangenziale si potrebbero avere gratuitamente o a prezzi modicissimi.

Colla soppressione della curva di raccordamento tra bivio Vallino e bivio Zappata rimangono disponibili parecchie migliaia di metri quadrati di terreni entro la cinta daziaria che aggiunti a quelli di Porta Nuova compresi tra l'attuale fabbricato viaggiatori ed il cavalcavia ed a quelli della stazione di smistamento, verrebbero a pagare le espropriazioni della nuova stazione tangenziale e della nuova stazione di smistamento.

A ciò aggiungasi che gran parte dell'armamento ferroviario attuale verrebbe reso libero col progetto Lanino, perchè, come vedremo in seguito, il complesso delle linee ferroviarie convergenti alla nuova stazione tangenziale verrebbe raccorciato e semplificato. Ma havvi di più. Perchè non si potrebbe, per esempio, adattare con poca spesa una delle due ali dell'attuale fabbricato viaggiatori di Porta Nuova a ricevere gli uffici della posta e risparmiare così buona parte delle 1,800,000 lire preventivate per la costruzione di un tale edificio? E l'altra ala di tale fabbricato perchè non utilizzarla come museo del risorgimento italiano in luogo dell'antipatica Mole Antonelliana il cui adattamento richiede 300,000 lire? Oppure a edificio scolastico o a ricevere gli archivi di Stato od altro? Inoltre i due terzi dell'attuale piazza d'Armi resi liberi e destinati alla fabbricazione salirebbero di valore pel semplice fatto di essere prossimi alla nuova stazione centrale. In conclusione la soluzione Lanino pare molto più economica di quella di Porta Nuova spostata risparmiando l'abbassamento del piano del ferro, l'allargamento di via Roma, la costruzione del nuovo edifizio postale, ecc., ecc., senza parlare del maggior valore cui salirebbero i terreni di piazza d'Armi. Anche quelli di Porta Nuova aumenterebbero di valore il giorno in cui verranno liberati dalle noie e soggezioni che loro reca la vicinanza dell'attuale stazione. Sono tutti vantaggi reali e di non lieve peso che devono essere presi in considerazione assieme a quelli che accenneremo in appresso parlando del servizio ferroviario.

4) Un altro appunto che vien fatto al progetto della stazione tangenziale è quello di spostare interessi commerciali locali. Questa, secondo il nostro modo di vedere, non è una ragione seria e che debba creare un impedimento nella ricerca di una nuova soluzione al problema che stiamo esaminando. L'interesse generale della città deve predominare e vincere qualsiasi altro interesse locale. La stazione tangenziale trovandosi più centrale della Porta Nuova spostata soddisfa meglio di questa agli interessi commerciali ed industriali dell'intera cittadinanza e quindi dovrebbe avere la preferenza. Se non si volesse mai ledere al bene e comodità di una o più persone, allora addio progresso, addio benessere generale. Osserviamo che gli stessi abitanti di oltre Po a sud del nuovo ponte Umberto I impiegherebbero ugual tempo a recarsi alla stazione tangenziale che a quella di Porta Nuova spostata.

Un altro vantaggio ha la stazione tangenziale, quello di trovarsi più vicina a quartieri industriali; difatti le industrie torinesi tendono a stabilirsi sempre più in quartieri settentrionali della città, sopratutto perchè si trovano più vicine ai canali di forza motrice derivati dalla Dora ed alle Centrali che forniscono l'energia elettrica.

5) Esaminiamo per ultimo la questione dal lato puramente del servizio ferroviario, che è senza dubbio quello che più deve pesare nella scelta dei due progetti in esame, perchè un buon servizio ferroviario non solo fa l'interesse delle Società esercenti le ferrovie, ma quello del pubblico, del commercio e delle industrie.

Anche i profani riconoscono che le stazioni tangenziali sono più comode per le esigenze del servizio ferroviario di quelle così dette di testa, a *cul de sac*, come sarebbe l'attuale stazione di Porta Nuova e così quella spostata.

L'attuale stazione di Porta Nuova ha sette binari sotto tettoia, dei quali sei solo per servizio viaggiatori, e uno di più potrà averne la nuova stazione trasportata oltre il Cavalcavia. Il progetto Lanino potrebbe ricevere otto binari sotto tettoia tutti utili per viaggiatori, e due fuori tettoia pel transito delle locomotive dalla testa alla coda dei convogli. Ma mentre in sei binari attuali di Porta Nuova le locomotive arrivando si trovano incagliate e debbono attendere che i treni si vuotino, nel progetto Lanino ciascun binario degli otto progettati può servire, data la loro sufficiente lunghezza contemporaneamente per due treni uno in un senso, verso Genova, e l'altro nell'altro senso, verso Milano, ad esempio, e le locomotive sono libere da manovre, perchè possono subito essere distaccate e per i binari esterni alla tettoia recarsi in rimessa, alle piatteformi girevoli, ecc. Dunque abbiamo nella nuova stazione tangenziale più che doppia potenzialità. Da ciò una grande economia di manovre, semplificazione delle medesime e minor spesa ed anche maggior nettezza sotto la tettoia, perchè le locomotive potendo escirne facilmente non impestano l'aria col loro fumo poco simpatico e antigienico, come succede spesso attualmente a Porta Nuova.

Inoltre, riportando in parte la relazione del progetto Lanino, facciamo osservare come la traversata di Torino sarebbe accorciata di 4 chilometri nel senso da sud-ovest alla Dora; il transito nel senso da Milano a Modane raccorciato di 6 chilometri, mentre le linee di Genova, Savona, Cuneo, ecc., arriverebbero alla nuova stazione tangenziale con solo 500 metri in più della distanza per la testa dell'attuale stazione di Porta Nuova. La linea di Susa colle molte industrie ivi esistenti ne sarebbe di molto avvantaggiata.

La stazione di Porta Nuova spostata invece conserva tutto l'intricato ed imbarazzante sistema di raccordi coi suoi regressi e colle sue viziose percorrenze, anzi lo complica con la formazione di salite e discese richieste dall'abbassamento del piano del ferro. Le sole linee che verrebbero avvantaggiate con tale progetto sono quelle di Genova, Savona, Cuneo e Pinerolo, ma solo nei loro rapporti con Torino e non con Modane e Milano; mentre tutte le altre (Susa, Modane, Milano, Biella, Aosta, ecc.) si troverebbero in condizioni più infelici. Le relazioni tra Modane e Milano riuscirebbero col progetto di Porta Nuova spostata di almeno 6 chilometri maggiori che non col progetto della stazione tangenziale, e ciò non è poco se si tiene conto dei viaggiatori della Valigia delle Indie. Le percorrenze delle

linee di Genova, Savona, Cuneo, Pinerolo, ecc., per le linee di Milano, ecc., rimangono col progetto di Porta Nuova spostata in confronto di quello Lanino accresciute di almeno 3 chilometri, mentre le percorrenze di quelle stesse linee per Susa e Modane riescono uguali nei due progetti. Ne segue che la stazione tangenziale semplifica ed abbrevia anche il servizio ferroviario ed essenzialmente fa costare meno le merci ridotte a minori percorrenze.

Concludendo non si può fare a meno che preferire la stazione tangenziale all'estremità del corso Vittorio Emanuele II a quella di testa di Porta Nuova spostata, sebbene riconosciamo che anche la prima non risolva con completa soddisfazione il problema ferroviario di Torino, conservando una parte degli inconvenienti dovuti alla cintura di ferro che trovasi a nord-ovest della città. Questa potrebbesi forse allontanare dal centro della città portandola oltre la cinta daziaria e costruendo la stazione tangenziale presso la barriera di Francia; ma in tal caso a noi pare che essa si troverebbe troppo lontana dal centro della città. Così pure l'idea di una grande stazione in Valdocco, oramai passata nel dimenticatoio, non ci pare migliore; lo stesso dicasi per quella di un tunnel attraversante l'intera città da sud a nord con due stazioni alle sue estremità, magari con una stazione viaggiatori sotterranea in un punto prossimo al centro della città. Troppo facile è combinare progetti e preventivi; più difficile è trovare quella soluzione che economicamente soddisfi a tutti i bisogni presenti e futuri. Noi ci auguriamo che la Giunta municipale attuale, della quale fanno parte valenti ingegneri, sentendo il parere dei tecnici competenti, che non mancano tra noi, si accinga a studiare seriamente e completamente il difficile problema del riordinamento delle stazioni ferroviarie della nostra città, problema che già ora s'impone e che richiede una soluzione coordinata a quella cui si addiverrà col piano generale regolatore della città.

BIBLIOGRAFIA

Annali del Consiglio delle Tariffe pel 1902.

(*Cont. — V. N. 43*).

Il Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate tenne nel 1902 una seconda adunanza addì 18 del mese di dicembre.

In quella seduta il Presidente ha annunziato le seguenti nomine nel Consiglio delle tariffe:

Cav. uff. G. B. Serralunga, allora Vice-Presidente della Camera di Commercio di Torino, in rappresentanza del Consiglio dell'Industria e del Commercio;

Comm. Nicola Miraglia, comm. Enea Cavalieri e comm. Gio. Batt. Salvati, i due primi confermati ed il terzo nominato quali rappresentanti del Consiglio di Agricoltura;

Comm. Vittorio Nazari, quale delegato del Ministero di Agricoltura;

Comm. Girolamo Giusso, confermato quale rappresentante del Ministero delle Finanze;

Cav. Beniamino Besso, confermato delegato della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde;

Comm. Augusto Mortara e comm. Nicolò Mercadante in rappresentanza del Ministero del Tesoro;

Comm. Paolo Lonardi, quale delegato del Ministero delle Poste e Telegrafi;

Comm. Giacomo Sani, riconfermato Consigliere per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, e conservato nella carica di Vice-Presidente del Consiglio fino allo scadere del primo ventennio delle Convenzioni ferroviarie, e cioè fino a tutto il 30 giugno 1905.

Il Presidente informa poi che altre tariffe eccezionali sono state istituite dopo l'ultima seduta del Consiglio delle tariffe, in base al voto da esso pronunziato nella sua adunanza del 19 settembre 1901 sul quesito LX, e cioè: *a*) la tariffa n. 1009, per il trasporto dei massi di pietra da scogliera da Serra San Quirico a Fano ed a Pesaro; *b*) la tariffa n. 1010, pei trasporti di asfalto da San Valentino Caramanico in destinazione dell'estero pei transiti di Cormons, Pontebba, Peri e Chiasso; *c*) la tariffa n. 1011, pei trasporti di minerali di ferro da Aosta a Savona ed a Vado.

Con queste tariffe e con le precedenti tariffe eccezionali n. 1007 e n. 1008, delle quali si è parlato nella seduta precedente del 16 aprile 1902, si è data quasi completa applicazione al voto pronunciato dal Consiglio per le merci che più particolarmente avevano dato occasione allo studio.

Quanto alle sabbie del Soratte, alle quali si estendeva il voto stesso, il provvedimento non ebbe ancora corso per difficoltà sollevate dal Ministero del Tesoro.

Finalmente, per quanto concerne il traffico dei legnami, dei carboni di legna e specialmente dei minerali di ferro da Monasterace di Calabria, le indagini fatte per accertare, secondo la raccomandazione fatta dal Consiglio, se furono impiegati tutti i mezzi necessari per ridurre al minimo le spese di produzione, diedero risultati negativi, e perciò non fu possibile estendere a quelle merci gli invocati ribassi di tariffa con abbuono delle quote spettanti all'erario.

Il Presidente informa altresì che, in conformità al voto del Consiglio, la tariffa 1006, per il trasporto delle ligniti nazionali, è rimasta in vigore com'era, durante lo svolgimento delle ultime pratiche fra i Ministeri dell'Agricoltura, dei Lavori Pubblici e del Tesoro, ed era quindi invariata. A questo riguardo, il volume che esaminiamo contiene, in vari allegati, le corrispondenze intervenute fra i vari Ministeri interessati ed i dati statistici per le due Reti Adriatica e Mediterranea dal 1897 (epoca di istituzione della tariffa a tutto il 1901.

Dalle prime si rileva che non è stato possibile venire ad un accordo fra i Ministeri predetti, perchè, mentre quelli dei Lavori Pubblici e di Agricoltura si mantenevano fermi nell'idea che convenisse conservare inalterata la tariffa, quello del Tesoro ha sempre persistito nell'idea opposta, che si dovesse riformarla nel senso di escluderne l'applicazione ai trasporti nel raggio di 200 chilometri dalle cave di quel minerale.

Dai prospetti poi si ricava che se sulla Rete Adriatica le quantità trasportate nelle due zone di 200 ed oltre 200 chilometri in media si equivalgono, sulla Rete Mediterranea si verifica invece una enorme preponderanza delle spedizioni nella prima delle zone anzidette, e cioè a limitato percorso (10,567 vagoni contro soli 779, e 104,776 tonnellate contro 8135).

Ora, la riforma voluta dal Tesoro, pei trasporti sulla anzidetta Rete Mediterranea, equivarrebbe ad una quasi completa privazione di quella facilitazione che si è inteso accordare alla nostra industria mineraria delle ligniti, qnando precisamente essa comincia ad acquistare un qualche svolgimento.

Le comunicazioni della Presidenza sull'argomento fanno anche considerare che l'impiego della lignite ha potuto trovare applicazione specialmente nell'anno 1900 ed in parte del 1901 durante la crisi dei carboni inglesi ed il forte rialzo dei loro prezzi; mentre dopo il prezzo dei carboni fossili è di molto diminuito e le ligniti nazionali trovano naturalmente difficoltà a mantenere il posto che hanno potuto conquistare, sostituendosi al combustibile fossile straniero. Nell'interesse pertanto di una industria paesana, che dà già lavoro ad un numero considerevole di operai, e che in parte si libera dal forte tributo pagato alla produzione straniera, il Presidente propone che il Consiglio, in coerenza al parere già dato, debba far voti perchè nessuna modificazione abbia ad essere, per ora, apportata alla tariffa eccezionale n. 1006 per le ligniti nazionali.

Dopo ampia discussione, alla quale presero parte molti dei Consiglieri, è stato approvato il seguente ordine del giorno: « Il Consiglio è di voto che nessuna modificazione debba essere per ora apportata alla tariffa eccezionale numero 1006 per le ligniti nazionali; che però si studi come riformarla, in maniera da conciliare l'interesse della eco-

nomia nazionale con quello del Tesoro; sopprimendo possibilmente ogni abbuono nella zona fino a 50 chilometri ».

Continuando poi il Presidente nelle sue comunicazioni, informa che, in relazione al voto espresso dal Consiglio nella seduta del 16 aprile 1902 sul quesito 55, il Ministero dei Lavori Pubblici sottopose all'esame del Consiglio di Stato la questione se il Governo abbia facoltà di modificare la tariffa 55 piccola velocità accelerata; e che quel Consesso ha espresso il parere che non possa il Governo modificare la detta tariffa senza il consenso delle Società esercenti.

Quanto alle indagini votate dal Consiglio, e che avrebbero dovuto, a cura dei Ministeri dei Lavori Pubblici, di Agricoltura e dal Tesoro, farsi direttamente all'estero, allo scopo di accertare le condizioni di quei mercati, dove è specialmente diretta la nostra esportazione per strada ferrata, il Presidente informa che non si è potuto dare esecuzione al voto del Consiglio nei termini precisi in cui venne formulato, avendo voluto il Ministero del Tesoro che le indagini medesime venissero eseguite per mezzo dei Consoli, ciò che fu lasciato al Ministero stesso di fare.

La discussione sull'argomento venne rimandata all'indomani, per lasciar agio ai Consiglieri di studiare i nuovi documenti relativi alla tariffa speciale 55 per le derrate alimentari, avutisi dal Tesoro all'ultima ora, incaricando la Commissione che già si era occupata del quesito ad esaminarli ed a riferirne in seno al Consiglio.

Proseguendo quindi nelle proprie comunicazioni, la Presidenza accenna alla riserva fatta nella seduta del 19 dicembre 1901, di dare cioè notizia delle nuove tariffe che dovevano surrogare la tariffa n. 1 a grande velocità per il trasporto dei pacchi ferroviari di merce in genere e di derrate aventi un peso non superiore ai 20 chilogrammi; ed annunzia che siffatte nuove tariffe sono state definitivamente concordate, dando loro una maggiore estensione col chiamare a parteciparvi anche le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. Come è noto, queste tariffe sono quelle che portano i numeri 1 e 11, che sono andate in attività col 1° febbraio del corrente anno, di cui la prima per le merci in genere, escluse le derrate, offre l'ammissione delle spese anticipate degli assegni, la facoltà di eseguire i trasporti in porto assegnato od affrancato, combinazioni queste che erano state insistentemente richieste dal pubblico, nonchè la responsabilità del vettore commisurata, per gli ammanchi, gli smarrimenti e le avarie, al valore della merce come per gli altri trasporti di maggiore peso; e la seconda per le derrate alimentari, con esclusione di spese anticipate; assegni, con responsabilità allargata ad un massimo di L. 300 per chilogrammo e con obbligo del pagamento della tassa a partenza, tenuto anche conto della deperibilità delle merci che vi sono ammesse.

Le comunicazioni della Presidenza si chiudono col far cenno di un nuovo quesito presentato dopo l'ultima seduta al Consiglio, e cioè di quello portante il numero LIV, del seguente tenore: « Se siano da applicare ai trasporti di zolfo diretto a Licata prezzi fatti sulle basi della tariffa locale n. 206 della Rete Sicula ».

Ultimate così le proprie comunicazioni, il Presidente propone di discutere il quesito LIX, così formulato: « Se a meglio promuovere lo sviluppo del commercio delle uve fresche e delle uve pigiate, convenga limitare i termini di resa stabiliti nella condizione n. 3 della tariffa speciale comune a piccola velocità accelerata, e se sia da modificare l'attuale forma dei termini di resa per le merci a piccola velocità accelerata ».

La Commissione alla quale era stato deferito l'esame della questione, senza entrare in discussione degli argomenti esposti dal proprio Relatore per sostenere l'opportunità della limitazione dei termini di resa suaccennati, e pure apprezzando le osservazioni esposte dal Relatore stesso, decise di non proporre modificazioni che potessero creare eventuali difficoltà, conservando integralmente la tariffa, sia per i termini di resa, sia per la facoltà di allungare di un terzo i termini stessi, con l'augurio che la percentuale, già minima, dei casi in cui la Società si vale di tale facoltà, vada sempre più diminuendo.

Dopo breve discussione, le conclusioni della Commissione sono dal Consiglio approvate, il quale, in forma di raccomandazione, esprime anche voto che nel futuro ordinamento ferroviario si stabiliscano termini di resa che siano compatibili colla natura delle merci da trasportare.

Si discute quindi il quesito LXIV, al quale abbiamo superiormente accennato, riguardante i trasporti di zolfo diretti a Licata.

La Commissione che ha esaminato questo quesito ne ha riferito al Consiglio, e dalle considerazioni da essa esposte risulta che adottando la tariffa locale n. 206, non si è creato un privilegio per i trasporti di zolfo a Porto Empedocle, ma si è voluto e dovuto riparare il danno che il nuovo allacciamento, inspirato al solo concetto di favorire gli interessi della città di Canicattì, arrecava ai trasporti da Villarosa a Porto Empedocle.

Risulta altresì dimostrato che la detta tariffa locale numero 206 ha proporzionato in modo i prezzi di trasporto dalle stazioni di Villarosa, Imera, Caltanissetta, San Cataldo e Serradifalco, che corrispondono perfettamente a quelli che si pagavano prima del nuovo allacciamento.

E pertanto la Commissione concludeva coll'esprimere unanime parere che i prezzi fatti sulle basi della tariffa locale n. 206 debbano essere mantenuti per i trasporti di zolfo diretti a Porto Empedocle, come dovuto e proporzionato compenso al maggiore percorso causato dalla costruzione della variante fra il vecchio bivio e la stazione di Canicattì.

Le conclusioni della Commissione sono state approvate a grandissima maggioranza.

La discussione nella questione concernente la tariffa numero 55, cui si è superiormente accennato, venne rimandata alla seduta dell'indomani; e quindi venne sciolta la seduta del 18 dicembre 1902.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Tunnel del Sempione.

Alla fine dello scorso ottobre l'avanzata sul nostro versante misurava 7470 metri e quella sul versante svizzero 10,070 metri; mancavano quindi solo più 2200 metri per avere la galleria forata completamente.

Da Briga si lavora in contropendenza con gravi difficoltà causa l'acqua di infitrazione e quella delle perforatrici Brandt.

I lavori della stazione sotterranea che si trova a metà circa del tunnel per permettere l'incrocio dei treni prima del compimento della seconda galleria, procedono regolarmente. Ad Iselle presto si inizierà la costruzione del canale per lo scolo delle acque di infiltrazione. Esso avrà una lunghezza di circa 4500 metri ed una sezione rettangolare di 0.70 × 0.80 con pareti lisciate in cemento. In esso defluiranno parecchie delle principali sorgenti incontrate tra le progressive 3900 e 4450 e che non scomparvero nè diminuirono di portata, come avevano previsto parecchi geologi.

Detto canale verrà costruito a lato del piedritto sinistro del tunnel I con sottomurazione del piedritto e verrà coperto con lastroni di gneiss di 15 cm. di spessore. La sua portata massima è prevista di circa 800 litri al secondo. Per tal modo si avranno due canali di scolo, uno nel tunnel secondario con la sezione di 0.60 × 0,50 ed un altro nel tunnel I, ma quest'ultimo solo sino alla progressiva sopradetta, mentre quello del tunnel II è lungo quanto la galleria totale.

L'allargamento della tratta spingente alla progressiva 4500 circa, che venne superata mediante armatura provvisoria in ferro, è quasi ultimato. La sua lunghezza è appena di 42 metri e richiese ben due anni di tempo, di lavoro improbo ed una spesa ingente; difatti il suo costo raggiungerà un milione. Lo spessore della muratura di rivestimento è di 2 metri all'arco rovescio ed ai piedritti e di m. 1.60 al volto formato con 4 rotoli di pietra da taglio.

Giorni sono visitò la galleria il celebre ingegnere inglese Fox, il quale assieme al senatore Colombo ed all'ingegnere Wagner fece parte della Commissione tecnica incaricata di esaminare il progetto del tunnel del Sempione.

><

La linea d'accesso al Sempione Domodossola-Iselle.

(*Galleria elicoidale di Varzo*).

Questa galleria, lunga circa 3000 metri, che si svolge sotto le roccie di Trasquera ed il thalweg del torrente Cairasca poco prima della sua confluenza col torrente Diveria, venne forata il giorno 31 u. s. alla progressiva 2000 circa dall'attacco inferiore e 1000 circa da quello superiore. È questa senza dubbio l'opera più importante di tutta la linea d'accesso al tunnel del Sempione che da Domodossola, con una pendenza quasi sempre del 25 0|00, giunge sino a Iselle. La pendenza della galleria elicoidale di Varzo è del 18 0|00, il suo raggio di curvatura è di 500 m. Come tutte le altre gallerie e le principali opere d'arte della linea d'accesso al Sempione, è costruita in modo da poter ricevere subito il doppio binario. Difficoltà di varia natura intralciarono l'andamento regolare dei lavori, quali le forti infiltrazioni d'acqua nella tratta attaccata in contropendenza; la cattiva natura della roccia, che spesso fece sospendere la perforazione meccanica, specialmente all'attacco inferiore ove, causa le forti pressioni dei terreni, si dovettero rifare alcune tratte di muratura, rinforzandola con arco rovescio.

La direzione dei lavori è affidata all'egregio ingegnere cav. Bazzaro della Rete Mediterranea; cottimisti: il signor Pozzi per l'attacco inferiore e signor Agostinelli per quello superiore. Diresse la perforazione meccanica il signor Segala, ben noto a tutti i costruttori di gallerie per aver perfezionato la perforatrice Ferroux ad aria compressa.

Con il compimento di questa galleria la linea Domodossola-Iselle può dirsi quasi ultimata nelle sue opere d'arte principali. Solo la galleria detta di Mognatta, di 400 metri circa, è alquanto in ritardo causa una frana in essa manifestatasi parecchi mesi or sono e che fu anche causa di un disgraziato infortunio, che costò la vita a parecchi minatori. Questa breve galleria attraversa un cono di deiezione nella sua parte inferiore che già era stata tagliata dalla strada nazionale napoleonica. L'avervi forato dentro una galleria a due binari produsse un movimento in tutta quella massa instabile di enormi blocchi frammisti a terricci e sabbie e rese necessaria, per non modificare il tracciato della ferrovia, una deviazione della strada nazionale ed opere di consolidamento che richiederanno ancora parecchi mesi di tempo e di non facile lavoro.

La stazione di Varzo è già quasi ultimata, i fabbricati sono sotto tetto; quella di Iselle è pure a buon punto. Solo quella di Domodossola, che sarà stazione internazionale, non si sa perchè, non venne ancora iniziata, mentre quella di Briga è già coperta.

><

La Società delle Ferrovie di Reggio-Emilia e l'Istituto di previdenza per il personale.

Siamo informati che la Società esercente le Strade Ferrate di Reggio Emilia è molto preoccupata per le tristi condizioni in cui versa l'Istituto di previdenza per il personale da essa dipendente; ciò che ha dato motivo ai proprii agenti di iniziare una viva agitazione allo scopo di ottenere la formazione di un Istituto di previdenza mercè il quale siano assicurati agli inabili al lavoro i mezzi strettamente necessari alla vita.

E poichè la Società anzidetta, per le non floride condizioni del suo bilancio, non può fare di più di quanto attualmente pratica a beneficio del proprio personale, allo scopo di venire in aiuto di questo in modo proporzionato al constatato bisogno, essa avrebbe divisato di aumentare le attuali tariffe di trasporto applicando i prezzi ora in vigore sulle grandi Reti in seguito all'aumento delle sopratasse per gli istituti di previdenza, destinando i proventi che così ricaverebbe a beneficio del suddetto Istituto. In tale senso la Società predetta ha presentato formale domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere dal Governo l'occorrente autorizzazione. È d'uopo avvertire che le tariffe ora in vigore sulle ferrovie di Reggio Emilia sono conformi a quelle approvate nel 1885 per le Reti maggiori.

A questo proposito ci viene assicurato che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, pur riconoscendo lodevole lo scopo della Società, avrebbe tuttavia dato parere contrario alla proposta, non sembrandogli opportuno un aumento di tariffe in questi momenti in cui avvengono frequenti manifestazioni del commercio per conseguire riduzioni anzichè aumenti di tariffe. La questione dovrà essere però esaminata anche dal Ministero del Tesoro e su di essa dovrà anche pronunciarsi quello dei Lavori pubblici. Ragione per cui nulla ancora di assolutamente deciso.

><

Lo scalo ferroviario marittimo di Napoli.

Abbiamo da Napoli che la presidenza di quella Camera di Commercio ha vivamente raccomandato al Ministro dei Lavori Pubblici un'istanza di molti cospicui negozianti napoletani tendente ad ottenere che lo scalo ferroviario marittimo di Napoli sia nuovamente autorizzato ad accettare le merci provenienti dall'interno.

Gli interessati osservano che la facilitasione che si domanda venga riattivata non ledeva punto gli interessi e le operazioni della stazione centrale, mentre riusciva di sommo vantaggio al commercio attiguo alla marina, che oltre ad ottenere un'enorme economia di tempo, sia per la facile consegna che per le operazioni occorrenti, trovava vasti locali che ben custodivano la sua merce.

Ci risulta che il Ministro dei Lavori Pubblici ha raccomandato la cosa al benevole esame delle Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

Il trasporto delle piriti.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a fissare la sua attenzione sull'opportunità di ridurre convenientemente la tariffa di trasporto delle piriti, allo scopo di difendere la nostra produzione dalla concorrenza spagnuola.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio osserva che una tonnellata di pirite costa attualmente in stazione di Aosta dalle 15 alle 16 lire, per cui ag-

giungendo a questo prezzo quello occorrente pel trasporto della merce da Aosta a Rivarolo Ligure, si ha un costo totale dalle 25 alle 26, mentre il similiare prodotto spagnuolo è offerto sulla stessa piazza al prezzo di L. 22.

A questo riguardo ci risulta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha preso la cosa in considerazione ed ha pertanto interessata la Mediterranea ad esaminare attentamente la questione proposta dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in relazione all'entità della produzione delle miniere di pirite in Valle d'Aosta ed a proporre quei provvedimenti eccezionali che si giudicassero necessari per lo scopo desiderato.

><

La nuova linea Berlino-Copenaghen di ferry-boats.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea di zattere ferroviarie pel viaggio diretto delle vetture da Copenaghen a Berlino, via Gedser-Warnemünde.

Con la nuova comunicazione vengono agevolati in modo notevole i traffici tra Germania e Danimarca, non solo perchè mediante il trasporto per mare dei treni passeggieri si risparmiano parecchie ore di percorso oltre al rimosso disagio dei trasbordi e delle visite doganali a terra, ma anche perchè con queste nuove zattere è attuabile il trasporto di carri merci in gran numero, tantochè il resto della Scandinavia probabilmente prescegliera questa linea come la più rapida e meno costosa anche rimpetto alla linea di battelli Sassnitz-Trelleborj che sino ad ora seguivano le merci da Berlino a Stoccolma.

E col rendersi più facili le comunicazioni danesi-germaniche, vengono per conseguenza avvantaggiate in buona parte pure quelle fra l'Italia e la Scandinavia, essendo così permesso al viaggiatore da Roma a Copenaghen di rimanere sempre in vettura, tranne che nel breve percorso fra due stazioni di Berlino.

Già da 40 anni quel paese insulare si industria di allacciare in modo costante e sicuro, mediante questi così detti « ponti volanti », le proprie vie al continente, spesso per l'innanzi interrotte o rese disagevoli dai bracci di mare ghiacciati o tempestosi; ed è risaputo che per i due Belt e per l'Oresund già corrono da tempo, trasportati da ferry-boats, carri di merci e talora di viaggiatori, ma le comunicazioni per quelle linee non erano le più brevi, nè sufficientemente sfruttabili dal traffico per non aver la costruzione di dette zattere raggiunto quel grado di eccellenza tecnica delle nuove, attissime a sostenere quasi immote anche un mare agitato.

Delle quattro zattere che fanno servizio sulla nuova linea, due escono dai cantieri di Elbing in Germania, le altre da quello danese di Helsingor. Due a doppia rotaia servono per i treni merci, e due ad una sola per viaggiatori. Ciascuna di esse costò due milioni di franchi. Nei due porti di Gedser e di Warnemünde dovettero essere attuate, in quest'ultimo particolarmente, trasformazioni radicali.

Pertanto questa nuova arteria, unitamente alla ferrovia Stoccolma-Narvik in Svezia di recente inaugurata, ha fatto in quest'anno avvicinare di un gran passo le regioni scandinave al centro d'Europa.

><

Conferenza internazionale per l'orario estivo.

Il Governo del Wurtemberg ha fatto invito a quello italiano di farsi rappresentare alla conferenza internazionale per stabilire l'orario estivo delle strade ferrate per l'anno 1904, conferenza che, come fu stabilito in quella analoga tenuta a Zurigo, dovrà aver luogo il 9 e 10 dicembre prossimo venturo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aperte*).

Il 10 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento dell'officina per le locomotive della stazione di Taranto.

— Vennero pure dalla Rete Mediterranea aperte le seguenti gare:

Per ampliamento della stazione di Empoli. Importo L. 68,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 14 corrente, ore 11;

Per ampliamento delle Officine locomotive di Taranto. Importo L. 21,000. Tempo utile come sopra sino al 10 corrente, ore 11;

Per ampliamento della stazione di Avellino. Importo L. 14,000. Tempo utile come sopra sino al 18 corrente, ore 11.

(*Contratti approvati*).

Nell'adunanza tenutasi il 6 novembre dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Coppola Catello, di Castellamare Stabia, per costruzione travata metallica sul Cropani, al chilometro 273.846 della Taranto-Reggio;

Colla Ditta Bittinelli Fedele, di Milano, per costruzione di una cantoniera doppia al km. 8.763 della Milano-Vigevano;

Colla Ditta Fantoni Vincenzo e Figli, di Alessandria, per impianto siepe viva lungo la linea di raccordo fra Milano P. R. e la linea di Venezia;

Colla Société pour la fabrication de vernis, couleurs, etc., Molyn e C., di Rotterdam, per fornitura di kg. 8000 di vernice per interni delle vetture.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di nuovi binari di deposito nella stazione di Dossobuono, per L. 8700.

Contributo di spesa per il consolidamento delle gallerie di Carrito e delle Grazie, e del ponticello al chilometro 141.397 della linea Roma-Solmona, per L. 15,300.

Lavori di difesa della ferrovia contro le alluvioni dei torrenti Mustaccio e Valfiori, ai km. 2.280 e 3.403, e fra i km. 4.213 e 5.109 della linea Giulianova-Teramo, per L. 79,000.

RETE MEDITERRANEA:

Contributo nelle spese per l'esecuzione delle opere di difesa della ferrovia dalla Dora Riparia presso Sant'Ambrogio, sulla linea Torino-Bussoleno, per L. 2610.

Sostituzione di una travata metallica al vôlto dell'attuale ponticello al km. 44.318 della linea Roma-Pisa, per L. 17,500.

Lavori di riparazione dei tetti danneggiati dal vento nel tratto compreso fra le stazioni di Grosseto e di Cecina, per L. 450.

RETE SICULA:

Demolizione e ricostruzione dei muri andatori alla spalla Girgenti del ponte a travata metallica sul rivo Occhiobianco, al km. 116.910 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 6600.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Formazione della scogliera a completamento della difesa di buzzoni esistente in sponda sinistra del torrente Carogna a monte del ponte al km. 73.142 della linea Alessandria-Piacenza, per L. 3000.

Consolidamento della falda franosa a destra della ferrovia fra le stazioni di Montjovet e di Saint-Vincent, presso l'imbocco Ivrea della galleria Martinod, al chilometro 37.427 della linea Ivrea-Aosta, per L. 10,660.

Ricostruzione parziale dei solai nel fabbricato viaggiatori della stazione di Marcellinara, sulla linea Sant'Eufemia-Catanzaro, per L. 550.

Costruzione del dormitorio del personale viaggiante italiano nella stazione di Modane, per L. 1200.

Rinnovamento della massicciata nella galleria di Ozzano, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara, per L. 14,900.

Riparazione dei danni causati da incendio al magazzino merci della stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 67,000.

Costruzione di un fabbricato per la Dogana francese e di un cesso isolato nella stazione di Latte, sulla linea Ventimiglia-Confine francese, per L. 5700.

Ricambio dei legnami deperiti al viadotto al chilometro 70.332 della linea Battipaglia-Reggio, per lire 5100.

Consolidamento delle antiche cave di pozzolana sottopassanti la ferrovia Roma-Napoli, fra i km. 3.563 e 3.815, per L. 26,000.

Ricostruzione del cornicione di coronamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cecchina, per L. 900.

Impianto di lampade elettriche nello scalo marittimo di Napoli, Capannone A, per L. 1580.

Preventivo approssimativo della rinnovazione di 105 carrozze, 30 bagagliai e di 50 carri, per una spesa complessiva di L. 2,700,000.

Rete Adriatica:

Impianti per il lavaggio e la disinfezione dei carri bestiame nelle stazioni di Pesaro, Ancona, Portocivitanova, Macerata, S. Severino, S. Benedetto del Tronto e di Ascoli-Piceno, per L. 7760.

Consolidamento della ferrovia Roma-Orte fra i km. 6 e 8.300, per L. 6000.

Acquisto di un carrello automotore a gasolina per la linea Termoli-Campobasso-Benevento, per L. 2800.

Impianto nella stazione di Parma, lato Spezia-Piacenza, degli apparecchi centrali di manovra dei segnali e degli scambi, per L. 114,000.

Estensione del servizio a trazione elettrica alle linee Lecco-Milano e Usmate-Bergamo, per L. 4,888,000.

Riduzione della rimessa delle carrozze nella stazione centrale di Venezia ad uso degli uffici delle RR. Poste, per L. 26,800, di cui L. 20,000 per i lavori da appaltarsi.

Proposta per l'impianto di nuovi binari e per la modificazione di quelli esistenti nella stazione di Arezzo, per L. 57,500 (di cui L. 38,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Rete Sicula:

Consolidamento della scarpata a valle dell'argine stradale dal km. 155.189 al km. 155.249 della linea Castrogiovanni-Leonforte, per L. 8000.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Milano, con una recente sentenza ha disposto quanto appresso:

« L'operaio addetto alle ferrovie concessionarie a sensi della legge 27 aprile 1885, e partecipante al rispettivo Consorzio di Mutuo Soccorso, non può, quando sia colpito da infortunio permanente parziale sul lavoro, reclamare nello stesso tempo l'assegno liquidatogli dal Consorzio e l'indennità di infortunio a sensi della legge 17 marzo 1898; ma ha solo diritto di ottenere l'assegno di previdenza, oltre la metà delle ritenute normali da lui versate per contributo al Consorzio ».

Questa sentenza conferma quella del 6 marzo 1903 del Tribunale di Milano, colla quale veniva rigettata la domanda del frenatore ferroviario Angelo Inglese per ottenere il cumulo della pensione coll'indennità infortuni.

Il detto frenatore, nel novembre 1899 fu vittima di un infortunio mentre eserciva il suo ufficio presso la Rete Mediterranea. Ritenuto affetto di inabilità permanente parziale, fu collocato a riposo e la Cassa pensioni gli liquidò una pensione di L. 690 annue. La stessa Cassa poi, in base alla legge sugli infortuni considerò che la pensione, così liquidata, superava in valore capitale l'importare dell'indennità infortuni che sarebbe all'Inglese spettata; che perciò, in base alle disposizioni modificative del R. Decreto 22 gennaio 1899, doveva ritenersi l'indennità assoluta compenetrata nella pensione e quindi nulla di più spettare all'Inglese. Costui non si chetò e con citazione convenne la Società ferroviaria davanti al Tribunale, dicendosi affetto da inabilità permanente assoluta, e chiedendo, come sopra si è detto, il cumulo della pensione coll'indennità anzidetta. Rigettata la domanda, l'Inglese produsse appello, riproducendo la sola questione di diritto, se cioè a lui spetti o meno il cumulo dei due trattamenti. Ma la Corte d'Appello di Milano non ammise questo diritto.

— La Corte d'Appello di Palermo ha sentenziato che in materia di innovazioni fatte da un Comune sulla via pubblica il proprietario frontista ha diritto di essere indennizzato qualora, per effetto di esse, egli sia privato di quelle utilità di cui godeva non come cittadino, ma come proprietario, e che siano immedesimate con l'edificio in modo da non poter essere tolte senza colpire direttamente la proprietà e mutarla nella sostanza.

Pertanto quando si tratti di innovazioni che semplicemente producono una diminuzione delle comodità di accesso, o di luce o di prospetto, la prevalenza dell'interesse pubblico sul privato permette all'Autorità amministrativa di poterle ordinare senza alcun obbligo di risarcimento.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa una proposta, studiata d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, avente lo scopo di estendere la tariffa locale n. 208, serie A e B, alla stazione di Termini Imerese per i trasporti di radici e sugo di liquirizia, nell'intesa che anche ai trasporti da e per Termini Imerese sarà applicabile la tariffa eccezionale n. 1058, A B.

Con questo provvedimento verrebbe assecondata una viva istanza della Camera di Commercio di Palermo, la quale osserva che, consentendosi a Termini Imerese i prezzi miti delle anzidette tariffe, si metterebbero quelle fabbriche di sugo di liquirizia in condizioni di poter ritirare da Catania le radici provenienti dalla Grecia e da

Messina quelle della Calabria, con beneficio anche della ferrovia.

— Siamo informati che la Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna ha fatto presente al Ministero dei Lavori Pubblici l'opportunità di riordinare in apposita appendice alle tariffe in vigore tutte le modificazioni introdotte nelle stesse per tutto ciò che riflette il servizio interno dal 1893 ad oggi.

Coll'occasione la prefata Società ha presentato al Ministero anzidetto regolare proposta per l'istituzione di una nuova tariffa speciale per i trasporti di legna da ardere e di argilla refrattaria a vagone completo, la quale verrebbe a sostituire le disposizioni di tariffa oggi in vigore per gli accennati trasporti.

A noi risulta che tanto l'una proposta che l'altra hanno incontrato favore presso il Ministero dei Lavori Pubblici, il quale sta facendo le pratiche necessarie per autorizzare al più presto la prelodata Società ad attuare le proposte medesime.

— Dal Ministro dei Lavori Pubblici, a nome anche degli altri Ministri interessati, sono state approvate le proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffe:

1) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno, alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Bezzi, Righini e Lattuada per trasporto di 200 tonnellate di cascami di sughero da Milano-Porta Garibaldi a Trieste via Cormons;

2) Proposta di concessione alla Ditta Giacchetti e Marotta di spedire, entro il 31 dicembre 1903, 4500 tonnellate di carbon fossile da Napoli e da Torre Annunziata per Avezzano, coll'abbuono del 5 0[0 sui prezzi ordinari, fermo il diritto fisso e le tasse portuali;

3) Proposta della Sicula di rinnovare, per il periodo dal 1° settembre 1903, al 31 agosto 1904, la concessione accordata alla Ditta Fortunato Parlato pel trasporto di un minimo di 400 tonnellate di nocciole in sacchi da stazioni comprese nei tronchi da Catania a Termini Imerese, ferme le stesse condizioni;

4) Proposta dell'Adriatica di concedere al sig. Sante Gluteo di Brindisi le stesse facilitazioni di viaggio accordate alla Società di Navigazione Italiana pel trasporto di emigranti greci da a Napoli Brindisi;

5) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta C. A. Dalgas e Comp. di effettuare i suoi trasporti a vagone completo di marmo in blocchi od in massi anche squadrati da Carrara, Avenza, Massa, Serravezza e Pietrasanta a Roma, coll'abbuono del 15 0[0 sui prezzi ordinari, fermo l'integrale diritto fisso per gli invii da Carrara, Avenza e Massa, e con quello del 10 0[0 per gli invii da Serravezza e da Pietrasanta. La concessione è sottoposta all'impegno di un traffico minimo di 1000 tonnellate da trasportarsi in un anno;

6) Proposta dell'Adriatica concernente la rinnovazione per un altro anno, decorrente dal 1° novembre 1903, e alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Pasquale Crespi per trasporti di cotone greggio da Venezia marittima a Verona, e di filati di cotone da Verona a Venezia, Ancona e Napoli;

7) Proposta della Sicula di rinnovazione, con decorrenza dal 1° settembre 1903, per un altro anno, e ferme restando le stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Pietro Moncada per trasporto di nocciole in sacchi;

8) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società Nazionale di trasporti Fratelli Gondrand di effettuare i suoi trasporti di cotoni greggi da Venezia marittima a Venezia Santa Lucia, in destinazione di Ponte San Pietro Rezzato (loco e transito), Brescia, Chiari, Palazzolo e Capriolo, alle stesse condizioni concordate con altra Ditta. La concessione abbraccia il periodo di tempo dal 1° ottobre 1903 al 31 gennaio 1904, e la quantità da trasportarsi è fissata in un minimo di 435 tonnellate;

9) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Borghetti e Lucchetti di effettuare i suoi trasporti a vagone completo di estratto di legno di castagno da Mondovì a Genova Brignole, al prezzo di L. 11.08 alla tonnellata, oltre il diritto fisso, verso impegno di un quantitativo minimo annuo di 100 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Pontassieve-Borgo San Lorenzo. — Il 31 ottobre p. p. ebbe luogo a Dicomano la seconda adunanza per un'agitazione legale popolare, promossa allo scopo d'ottenere dal Governo il tanto sospirato tronco ferroviario Pontassieve-Dicomano-Borgo S. Lorenzo.

Il sig. Giovanni Borghi, appartenente al Consorzio per la ferrovia Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, ha informato l'assemblea dell'immane lavoro tecnico e burocratico fatto e delle non indifferenti spese sostenute dal Consorzio e termina incitando gli intervenuti ad unire i loro sforzi in un'azione concorde colle persone che già si acquistarono grandi benemerenze nella questione ferroviaria della Val di Lieve, azione atta a ripresentare il progetto pel tronco Borgo Pontassieve respinto dal Governo per parecchie mende d'ordine tecnico. L'assemblea, numerosa ed ordinatissima, seguì completamente le idee del Borghi deliberando di portare nell'agitazione criteri di praticità e di concordia.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Al Presidente della Deputazione del Consorzio interprovinciale per la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, il 27 ottobre p. p. è stato notificato dal Ministero dei Lavori Pubblici che il Governo, valendosi dell'art. 41 del contratto, ha deliberato di riscattare la detta ferrovia con effetto dal 1° gennaio 1905.

La concessione della ferrovia fatta al Consorzio delle Provincie di Palermo e di Trapani rimonta al 27 agosto 1874 e scadrebbe il 27 agosto 1973.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Dopo il fallimento della Società anonima per l'esercizio della ferrovia Rezzate-Vobarno, è sorto un Comitato collo scopo di costituirne altra che non solo continuasse l'opera della preesistente, ma prolungasse la ferrovia sino al confine.

La Deputazione provinciale di Brescia, il cui concorso fu domandato, sarebbe dispostissima ad aderire alla domanda colla condizione però che la ferrovia giunga fino al Caffaro.

E' dello stesso avviso la Commissione di finanza, la quale ha aggiunto la raccomandazione che il capitale sociale sia composto di azioni di una sola specie e grado.

Questo progetto sarà sottoposto presto all'approvazione del Consiglio, dopo di che si potrà dar mano ai lavori.

Ferrovia Lagonegro-Castrovillari. — Al Consiglio provinciale di Potenza il 28 ottobre p. p. a proposito di questo tronco ferroviario il cav. De Filpo ha presentato un ordine del giorno col quale si è fatto voto al Governo del Re di aumentare, prima della scadenza stabilita nella legge del 4 dicembre 1902, la sovvenzione chilometrica di L. 8500, elevandola in modo che si renda possibile la costruzione e l'esercizio della linea.

Ferrovia Torino-Cartosio-Savona. — A Torino la Sotto-Commissione ferroviaria municipale incaricata appositamente dell'esame delle comunicazioni fra Torino e

Savona, accoglieva e faceva proprie le conclusioni della relazione presentata dal comm. ing. Lanino in data 5 giugno u. p.

Secondo tali conclusioni, la Cartosio-Torino, raggiunta la stazione di S. Damiano d'Asti, proseguirebbe a Torino sulla stessa linea di Genova.

Ferrovia Aulla-Lucca. — Informazioni ufficiali al Sindaco di Castelnuovo Garfagnana recano che è stata presentata al Ministero dei Lavori Pubblici, per conto di capitalisti esteri, la domanda di concessione del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana della ferrovia Lucca-Aulla.

Da altre informazioni riuuita che nella stessa domanda si è chiesta pure la concessione del tronco, della stessa linea, Aulla-Monzone.

Ferrovia di Vallesessera da Grignasco a Coggiola. — A complemento della notizia pubblicata, nelle *Informazioni* del precedente numero, aggiungiamo che il Consiglio provinciale di Novara nella tornata del 29 scorso mese pel concorso alla ferrovia nella Vallesessera da Grignasco a Coggiola, ha votato di accordare il sussidio a fondo perduto di L. 240,000, da pagarsi nel limite massimo di 8 anni, secondo il criterio che crederà di adottare la Deputazione provinciale e di chiedere al Governo per conto della Provincia la concessione e sub-concessione della ferrovia stessa, conchè la Provincia sia esonerata da ogni responsabilità.

Per la stazione di Benevento. — È stata ora ordinata l'esecuzione del progetto di ampliazione della stazione di Benevento. Un tale provvedimento si rendeva indispensabile per migliorare quella stazione di prima classe.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 414,097, e presentano un aumento di L. 42,477 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1903 ammontano a L. 4,002,450, con una diminuzione di L. 5366 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Russe. — La immensa rete di ferrovie, di cui la Russia si propone di coprire l'Estremo Oriente, è lungi dall'essere compiuta colla Transiberiana. Due nuovi progetti estremamente interessanti sono all'ordine del giorno. La prima delle due linee proposte partirà dal punto estremo della ferrovia esistente a Andijan per giungere a Lan-Tchéou, nel cuore della China, capitale della provincia del Kan-Sou, uno dei fiumi commerciali più ricchi dell'impero, passando per Osh, Kashgar, Aksu, Kareshar, Turfan. Hami e Sou-Tchéou. Questa linea raggiungerebbe il tronco Orenbourg-Tashkent terminato l'anno scorso.

Le sole difficoltà del progetto sarebbero il passaggio dei monti Thian-Chan, fra Andijan e Kashgar e la traversata del deserto che separa Karashar dalla depressione del Lob-Wor.

Questa nuova ferrovia permetterebbe al commercio russo di lottare coi suoi rivali inglesi e tedeschi e di passare dinanzi all'Inghilterra sul fiume giallo. Il *Nouveau Temps* fa delle riserve e trova che la Russia non è in grado di spendere attualmente 300 milioni di rubli.

Il secondo progetto consiste nel congiungere le linee del Caucaso con le ferrovie del Sud della Russia, traversando lo Stato di Kertch. Questa linea sarebbe la più corta via di penetrazione in Persia.

Ferrovia Giapponese in Corea. — Recentemente è stato inaugurato, alla presenza di tutti i ministri esteri, il primo tronco della ferrovia giapponese da Seoul a Fusan. Questo tronco, lungo circa 40 chilometri, giunge alla città di Sou-Ouon, attraversando un paese fertile.

Un nuovo percorso di 56 chilometri sarà inaugurato nel mese di aprile prossimo. Dalla parte di Fusan, ove i lavori procedono simultaneamente, la linea è aperta sopra un percorso di 24 chilometri. Alla fine del 1905, la strada ferrata sarà compiuta sopra un percorso totale di 427 chilometri. La linea è solidamente costrutta.

La ferrovia da Damasco a Hedjaz. — La politica panislamica del sultano Abdul Hamid doveva condurre questo Sovrano a concepire il progetto di costruire una ferrovia destinata a mettere la Mecca in comunicazione diretta colla Palestina e la Siria. Ma sembra che il timore di vedere gli inglesi approfittare dell'inazione della Turchia per dar seguito all'idea che avevano avuto di stabilire una ferrovia da Suez a Koueit non sia stato estraneo alla sollecitudine della Porta nella messa in esecuzione del progetto della ferrovia di Hedjaz.

Si sa che la linea progettata dagli inglesi, la cui concessione è stata loro del resto rifiutata ostinatamente a Costantinopoli, doveva aver Suez per punto di partenza e giungere al nord del Golfo Persico, dopo aver costeggiato il litorale occidentale dell'Arabia, toccato Medina e attraversato in tutta la sua larghezza, dall'ovest all'est, la penisola arabica.

I doni raccolti nel mondo mussulmano per aiutare la costruzione della ferrovia di Hedjaz affluirono da tutte le parti, e le somme inviate a questo scopo a Costantinopoli dai fedeli delle diverse contrade dell'Islam, hanno raggiunto, dicono, una cifra abbastanza elevata. I lavori concessi a impresari seri sono stati cominciati da circa due anni. Continuano con più regolarità della maggior parte delle imprese di pubblica utilità in Turchia.

Il tracciato adottato per la ferrovia da Damasco alla Mecca seguirà la grande strada delle carovane che, dai tempi più remoti, serve al movimento degli scambi fra la capitale della Siria e le due città sante dell'Arabia.

La sezione da Damasco a Muzerib, che ha 120 chilom. di lunghezza, è quasi interamente compiuta, e si prevede che le rotaie saranno posate fra queste due località alla fine di quest'anno.

Da Muzerib la linea si prolungherà verso Amman, stazione importante, situata all'ovest dell'estremità settentrionale del Mar Morto. Da questo punto essa andrà a Maan che è a 450 chilometri da Damasco sui confini meridionali della Palestina. Gli studi preliminari sono compiuti fino a quest'ultima città. Essi prevedono, dicesi, una diramazione che partirebbe da Maan e raggiungerebbe Kalaat-Aakaba al fondo della baia di questo nome.

Per l'esecuzione di questi primi lavori le spese ammontarono ad oltre 150,000 lire turche. La ferrovia di Hadjaz sarà riunita al Mediterraneo dalla ferrovia Beirut-Damasco e probabilmente pure, all'altezza del lago Tiberiade, da un'altra diramazione che le fornirà uno sbocco per Caifa.

Il *Journal des Debats* crede che è certo che queste diverse linee aumenteranno la prosperità della Siria e della Palestina.

E' tuttavia da temere che la prossimità di Beirut e di Caifa non stabilisca fra questi due porti una concorrenza nociva al loro sviluppo, e che l'importanza di Beirut non sia notevolmente diminuita dalla rivale. In quanto alla piccola ferrovia che riunisce Giaffa a Gerusalemme e che è in esercizio da parecchi anni, dà già dei risultati soddisfacenti, e quantunque il suo campo d'azione sia assai limitato, essa esercita una influenza fortunata sullo sviluppo economico della regione che attraversa. Ma questa situazione già buona migliorerà ancora quando la colonia agricola israelitica di Rischou sarà riunita alla principale linea da una ferrovia a scartamento ridotto e che i dochs e i q uais di Giaffa saranno costruiti.

Notizie Diverse

Per l'acquedotto Pugliese. — Il 31 ottobre è scaduto il termine per presentazioue delle domande di ammissione alla gara internazionale per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'acquedotto pugliese. Le Ditte concorrenti sono 12 e fra esse 5 italiane. Ecco l'elenco completo:

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, Giovanni Ansaldo e C. di Sampierdarena, Società Alti Forni e Fonderia di Piombino, Società italiana per Condotte d'Acque con sede in Roma, Società Veneta per le ferrovie secondarie, Compagnie Générale des Conduites d'Eau di Liegi (Belgio), Armaturen und Maschinenfabrik di Norimberga (Germania), H. Darras et Compagnie di Parigi, Philipp Holzmann e C. di Francoforte sul Meno (Germania), Société Anonyme des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont a Mousson (Francia), Impresa Lavori Pubblici Freund Henrik es Fini di Budapest, Casa H. Garnier, Courtand e C. di Parigi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Torino (15 novembre, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto delle opere di fognatura quarto lotto, settimo periodo, cioè: canale bianco, dal corso Vinzaglio, corso Vittorio Em. II, corso Principe Oddone, via Avigliana, Beaumont e Principessa Jolanda, provvisoriamente aggiudicato per L. 41,242.50 col ribasso dell'8.35 per cento. Dep. L. 3000. Ultimazione lavori cinque mesi.

Municipio di Canale Monterano — Roma (16 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico e municipale in Canale Monterano e di quello scolastico nella frazione di Monte Virginio, per L. 64,000. Fatali 5 dicembre, ore 12.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e Lavori Pubblici (17 novembre, ore 14). — Appalto della triennale manutenzione dei ponti, orinatoi, lavatoi, tettoie, latrine e pozzi pubblici, per annue L. 18,000. Dep. provv. L. 5400. Dep. spese L. 1500. Fatali 2 dicembre, ore 12.

Amministrazione Provinciale di Pesaro (17 novembre, ore 11). — Appalto dei lavori di completamento del sesto tronco della strada provinciale Apecchiesa dal Ponte delle Foci a quello dei Galeotti, n. 202 di serie, per L. 94,991.35. Documenti 16 novembre, ore 16. Deposito provv. L. 5000. Dep. spese L. 2500. Fatali 2 dicembre, ore 11.

Archivio degli Ospedali riuniti di Santa Maria — Arezzo (17 novembre, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione dei fabbricati per i tranquilli maschi e femmine, nonchè per la infermeria in quel Manicomio, per L. 144,171.15. Deposito provv. L. 14,400. Ultimazione lavori 18 mesi. Fatali 3 dicembre, ore 12. Documenti fino al 12 novembre.

Amministrazione Provinciale d'Ancona (18 novembre, ore 12). — Appalto della manutenzione per il novennio 1° gennaio 1903 al 31 dicembre 1912 della strada provinciale Montefanese, che dai pressi di Osimo si dirige verso la provincia di Macerata al confine territoriale di Montefano, per m. 10,360, per L. 2914.97. Cauzione L. 2500. Dep. provv. L. 879. Offerte 17 novembre.

Municipio di Arguello — Cuneo (18 novembre, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte sul torrente Belbo consortile fra i Comuni di Arguello, Cerreto Langhe e Cravanzana, per L. 2711. Cauz. L. 500. Fatali 26 novembre.

Amministrazione Provinciale di Foggia (19 novembre, ore 11). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada Ascoli-Lamia, di m. 17.707, per annue L. 6800 per 8 anni. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Argenta — Ferrara (19 novembre, ore 11, secondo incanto). — Appalto della manutenzione durante il quinquennio 1904 1908 delle strade comunali brecciate nei territori di Argenta, Consaldolo, Codifiume, Ospitalmonacale, San Nicolò e Traghetto, per annue L. 7041.43, e nei territori di Argenta, Bando, Boccaleone, Campotto, Filo, Longastrino e S. Biagio, per annue L. 12,435.

Direzione Genio Militare di Roma (19 novembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori vari di sistemazione del vecchio fabbricato di Santa Croce in Gerusalemme in Roma e di strade e cortili adiacenti, per L. 7400. Cauz. L. 740. Consegna lavori 80 giorni.

Municipio di Ravanusa — Girgenti (20 novembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori della condottura dell'acqua potabile della sorgente Santa Caterina ex feudo Grottarossa sino a Ravanusa, provvisoriamente aggiudicato al signor Foti Raimondo fu Angelo, domiciliato a Reggio Calabria, per L. 198,116.78, col ribasso cioè del 15.51 0|0 su L. 234,485.48.

Amministrazione Provinciale d'Ancona (21 novembre, ore 12). — Appalto della fornitura dei materiali occorrenti all'ordinaria annuale manutenzione del primo tronco della strada provinciale Clementina, che dalla strada Flaminia presso la foce dell'Esino giunge con una lunghezza complessiva di m. 36,582 al Ponte Vallemani sul confine fra i Comuni di Mergo e Serranquirico, pel novennio dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1912, per L. 6063.44. Deposito provv. L. 1500. Cauz. L. 5000.

Municipio di Cerveteri — Roma (21 novembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di riduzione dell'ex Convento di Sant'Angelo ad uso di Ospedale civico, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 2 0|0, e cioè per L. 9138.72.

Direzione Generale R. Arsenale di Napoli — Secondo Dipartimento Marittimo (23 novembre, ore 11). — Appalto della mano d'opera per la pitturazione della R. nave « B. Brin », per complessive L. 42,000. Deposito provv. L. 4200. Fatali 18 dicembre, ore 12. Dep. spese L. 1000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Brescia (18 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto della fornitura di acciaio duro in verghe (tondo da mm. 65), kg. 20,000 a L. 0.45, totale L. 9000. Dep. L. 900. Consegna 40 giorni, nei magazzini della Direzione, in Gardone Val Trompia.

Direzione Generale R. Arsenale di Napoli e Taranto (21 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto della fornitura di acciaio Martin Siemens in masselli tondi e quadri per pezzi da fucinare, per L. 16,460. Risultati d'asta 25 novembre. Fatali 17 dicembre, ore 11. Dep. provv. L. 1700. Dep. spese L. 500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 31	Novembre 7
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 461	464
» » Meridionali	» 666.50	673
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 450	460
» » » (2ª »)	» 445	445
» » Secondarie Sarde	» 267	267
» » Sicule	» 674	674
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 359.50	361.25
» » Cuneo 3 0|0	» 385.50	385.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1|2 %	» 99	100.30
» » Mediterranee 4 0|0	» 501.25	504.50
» » Meridionali	» 350	350.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	319
» » » 2ª emiss. »	319	323
» » Sarde, serie *A*	» 353	353
» » » serie *B*	» 353	353
» » » 1879	» 353	353
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde	» 510	512
» » Sicule 4 0|0 oro	» 516	516
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 373.50	371.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	112,014.00	2,176.00	19,347.00	183,855.00	1,138.00	318,530.00	618.00	515.00
1902	104,852.00	2,371.00	14,741.00	164,031.00	1,153.00	287,148.00	618.00	465.00
Differenze nel 1903	+ 7,162.00	— 195.00	+ 4,606.00	+ 19,824.00	— 15.00	+ 31,382.00	»	+ 50.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1903.				
1903-904	1,217,953.00	23,648.00	188,184.00	1,663.342.00	17,287.00	3,110,414.00	618.00	5,033.00
1902-903	1,216,206.00	26,602.00	189,873.00	1,690.191.00	20,674.00	3,143,546.00	618.00	5,087.00
Differenze nel 1903-904	+ 1,747.00	— 2,954.00	— 1,689.00	— 26,849.00	— 3,387.00	— 33,132.00	»	— 54.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	44,657.00	992.00	7,661.00	32,544.00	780.00	86,634.00	482.00	180.00
1902	38,031.00	774.00	7,064.00	29,522.00	796.00	76,187.00	482.00	158.00
Differenze nel 1903	+ 6,626.00	+ 218.00	+ 597.00	+ 3,022.00	— 16.00	+ 10,417.00	»	+ 22.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1903.				
1903-904	452,244.00	9,555.00	66,751.00	266,636.00	2,844.00	798,030.00	482.00	1,655.00
1902-903	425,860.00	7,851.00	55,985.00	284,055.00	4,145.00	777,896.00	482.00	1,614.00
Differenze nel 1903-904	+ 26,384.00	+ 1,704.00	+ 10,766.00	— 17,419.00	— 1,301.00	+ 20,134.00	»	+ 41.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1903	4,657.00	200.00	595.00	3,481.00	»	8,933.00	23.00	388.00
1902	3,815.00	242.00	806.00	3,422.00	»	8,285.00	23.00	360.00
Differenze nel 1903	+ 842.00	— 42.00	— 211.00	+ 59.00	»	+ 648.00	»	+ 28.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1903				
1903-904	56,072.00	1,727.00	8,117.00	28,059.00	31.00	94,006.00	23.00	4,087.00
1902-903	50,678.00	1,583.00	6,492.00	27,590.00	31.00	86,374.00	23.00	3,755.00
Differenze nel 1903-904	+ 5,394.00	+ 144.00	+ 1.625.00	+ 469.00	»	+ 7,632.00	»	+ 332.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima. — Sede in Roma. — Capitale L. 20,000,000, ammortizzato per L. 57,500

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale è convocata per il giorno di martedì 24 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1903 e della ripartizione degli utili;*
2. *Emissione di obbligazioni;*
3. *Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli Azionisti possessori di Azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea generale, debbono depositarle almeno otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 16 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede Sociale, piazza Grazioli, n. 5, o la Banca d'Italia. — **Palermo:** presso la Direzione Generale della Società o la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Bologna, Catania, Genova, Livorno, Porto Maurizio** e **Venezia:** presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia. — **Milano:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Messina:** presso la Banca d'Italia o la Banca di Messina. — **Napoli:** presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee. — **Firenze:** presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali. — **Torino:** presso il sig. L. Marsaglia. — **Trieste:** presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Berlino:** presso la Berliner Handels Gesellschaft. — **Francoforte s|m:** presso i signori d'Erlanger e Figli. — **Basilea:** presso la Basler Handelsbank. — **Londra:** presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Ginevra:** presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli Azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 2 occorre la presenza di almeno 40 Azionisti che rappresentino un terzo del Capitale Sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno il quinto del capitale stesso.

Roma, 28 ottobre 1903.

IL DIRETTORE GENERALE
R. BIANCHI.

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	[illegible]2	72	60	—	—	18	216	30	[illegible]68	8	16	8	12

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI — (1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)	Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.	(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.oc. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Paris-PLM Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	--	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	·	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	18 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Paris-Nord Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranso 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. oc. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe lo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 14 Novembre 1903. NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Pubblichiamo la *Relazione dei Sindaci sul bilancio 1902-1903* che sarà letta all'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 27 corrente mese.

Signori Azionisti,

Ripetervi quest'anno, per spiegare gli scarsi risultati dell'esercizio, le ragioni a cui accennavamo l'anno scorso e che vi furono più ampiamente sviluppate nella relazione del Consiglio d'Amministrazione, ci pare superfluo.

Vi abbiamo detto allora trattarsi di difficoltà *insormontabili*. Come tali non potevano sparire da un anno all'altro e dovevamo aspettarci che la loro influenza si facesse sentire, come difatti avvenne, anche sull'esercizio su cui vi riferiamo.

Purtroppo le cause di maggiore spesa sono ineluttabili: le esigenze sociali per un progressivo miglioramento delle retribuzioni delle classi meno agiate, le esigenze del pubblico per un continuo aumento di comodità, la scarsezza dei mezzi a disposizione della Società in confronto dei sempre crescenti bisogni del traffico, sono tre ordini di fatti che continuano a produrre quel graduale aumento di spese che già, più volte, abbiamo dovuto segnalare alla vostra attenzione. E così è che degli introiti lordi superiori a quelli dell'esercizio passato, ci diedero a conti fatti dei risultati, se non più sfavorevoli, certamente neppure migliori.

Non ci resta, dunque, che registrare le conseguenze che tali fatti ebbero sul nostro bilancio ed, a farle meglio risaltare, stralcieremo, come facemmo anche l'anno scorso, dalla liquidazione generale, la parte afferente al puro esercizio, che si può così riassumere:

1) Comparlecipazione ai prodotti delle linee esercite per conto dello Stato . L.	101,320,424.52
2) Introiti a rimborso di spese . . »	5,188,005.07
3) Prodotti e corrispettivi per le linee in esercizio speciale . . . . . . »	2,088,218.75
L.	108,596,648.34

A questi introiti dobbiamo contrapporre le spese d'esercizio ammontanti complessivamente a L. 118,903,636.40 da cui però bisegna dedurre:

1) Contributo della Rete Adriatica per gli enti comuni . . . . L.	2,838,484.04
2) Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e delle provviste di nuovo materiale . . . . »	763,469.27
3) Contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti . . . . »	1,370,030.42
A dedursi . . . . . »	4.971,983.73
E rimangono quindi come spese nette dell'esercizio . . . . »	113,931,652.67
Deficit . . . . L.	5,335,004.33

L'esercizio propriamente detto si chiuderebbe, come vedete, con una perdita di L. 5,353,004.33, superiore di quasi un milione (più precisamente L. 944,316.07) a quella lamentata l'anno scorso. E' però da considerare che nel 1902-903 i prodotti della Rete principale furono falcidiati dal prelievo per i corrispettivi fissati dalla Convenzione 29 novembre 1899 per l'acquisto del materiale rotabile e che vanno a carico dei prodotti ripartibili fra Stato e Società.

Detto prelievo ha diminuito i prodotti netti del 1902-903 di L. 1,844,363, mentre nel 1901-902 la diminuzione fu di L. 1,333,362 e quindi il vero disavanzo dell'esercizio si riduce a L. 3,490,641.33 pel 1902-903, in confronto a L. 3,057,326.26 pel 1901-1902.

Come si vedrà in appresso, questo disavanzo assorbe ancora. quest'enno, buona parte dell'annualità che il Governo corrisponde alla Società per l'interesse sul capitale da essa versato allo Stato per il materiale rotabile e d'esercizio.

E qui giova rilevare che a titolo di contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti, la Società ha potuto far entrare nel suo attivo L. 1,370,030.42, cifra cospicua, e che è prova lampante di quale gravissima situazione l'industria ferroviaria va incontro, se ai pesi così fortemente cresciuti non viene contrapposto il giusto compenso.

Il *deficit* del puro esercizio più sopra segnalato già da per sè vi dimostra come quest'anno non sia possibile distribuire un dividendo superiore a quello del 3 0|0 assegnato l'anno scorso al capitale sociale.

Ed ora passeremo, senz'altro, ad esporvi la liquidazione generale, nella quale vedrete figurare anche quest'anno un importo di L. 3,207,679.78 per proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni, in modo che tale cespite ha ancora contribuito a rendere un po' meno scarsi i risultati che vengono sottoposti alla vostra approvazione.

ENTRATA.

Compartecipazione ai prodotti e corrispettivi per le linee esercitate per conto dello Stato . . . L.	101,320,424.52
Introiti e rimborsi di spesa . . . »	5,188,005.07
Prodotti e corrispettivi per le linee in esercizio speciale . . . . »	2,088,218.75
Contributi della Rete Adriatica per gli enti comuni . . . . »	2,838,484.04
Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e provviste di nuovo materiale . . . . »	763,469.27
Interessi e annualità di deprezzamento del materiale rotabile acquistato dalla Società in base alla Convenzione 29 novembre 1899 . . . . »	3,293,505.40
Saldo conto interessi attivi e passivi »	818,307.38
Proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni . . . . »	3,207.679.78
Corrispettivo per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio. . . . . . . »	7,820,000.—
Annualità introitate per le costruzioni »	8,261,386.53
Contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti . . . . , »	1,370,030.42
L.	136,969,511.16

USCITA.

Spese d'esercizio delle linee esercitate per conto dello Stato e di quelle in esercizio speciale L.	118,903,036.40
Interessi per le obbligazioni e spese per il servizio dei titoli . . . . . . »	9,387,119.14
Spese di fondazione. . . . . . »	111,189.85
Contributo sociale nella spesa di rinnovamento di materiale rotabile resosi inservibile dall'uso . . . . »	292,251.22
Contributo sociale nella spesa di conto capitale per lavori e provviste a cerico della Cassa A. P. . . . . »	254,272.31
Imposte di R. M. . . . . »	1,805,210.29
Quota d'ammortamento della spesa capitale di costruzione . . . . . . »	492,017.63
L.	131,245,692.84
Utili netti dell'esercizio 1902-903 »	5,723,818.32

Da questo importo, a termine dello statuto sociale, il Consiglio d'Amministrazione vi propone venga fatta la seguente distribuzione:

a) 1|20 pel fondo statutario di riserva . . . L.	286,190.91	
b) il 3 0|0 al capitale sociale, cioè L. 15 per azione (358,740 per 15) . . . »	5,381,100.—	
	L.	5,667,290.91
Rimangono . . . . »		56,527.41
da aggiungersi all'avanzo di utili degli esercizi precedenti . . . . »		325,666.63
Risulta un avanzo che il Consiglio si propone di riportare all'esercizio 1903-904 di . . . . L.		382,194.04

A completare la nostra esposizione aggiungeremo che i fondi statutari di riserva ordinaria e straordinaria raggiungevano al 30 giugno 1903 l'ammontare di L. 16,910,248.47 a cui aggiungendo il versamento più sopra indicato di . . . . » 286,190.91

raggiungerà l'importo di . . . . . L. 17,196,439.38

Vi assicuriamo della perfetta regolarità della contabilità, e vi invitiamo ad approvare il bilancio e le modificazioni allo Statuto propostovi dal Consiglio, in vista che il termine del primo ventennio delle Convenzioni ora vigenti è ormai assai vicino.

Milano, 11 novembre 1903. I SINDACI.

NUOVA STAZIONE FERROVIARIA A GENOVA BRIGNOLE

Verso la metà del prossimo anno verrà a Genova aperta all'esercizio la nuova stazione ferroviaria orientale, che sostituirà quella attuale di Brignole.

La nuova stazione sorge lungo il lato a nord della grande spianata del Bisagno e si protende da una parte fino alla Galleria della Traversata, che la mette in comunicazione colla stazione di Principe e dall'altra fin oltre il torrente Bisagno che, in quella sede, per acquistare spazio occorrente ai nuovi impianti, fu coperto per una notevole zona, allargando fino a quaranta metri l'antico ponte che originariamente portava un binario unico.

Il piano del ferro è sopraelevato sulla spianata di 5 metri ed il terrapieno è sostenuto da un muro decorato a lesene e a riquadri e sormontato da elegante balaustrata in granito bianco.

Addossati a questo muro di sostegno sorgono il fabbricato viaggiatori e alcune costruzioni accessorie.

Il fabbricato, propriamente detto, presenta una fronte di m. 103.50; si compone: di un corpo principale centrale alto m. 27.50 dalla linea di terra a quella superiore dell'attico; di due padiglioni laterali alti m. 20.40, simmetricamente disposti rispetto al corpo centrale e collegati ad esso da due corpi intermedi più bassi coperti da terrazzi.

Il corpo centrale si protende orizzontalmente di m. 28.70 dal muro di sostegno; i padiglioni laterali di m. 27.20 e gli intermedi di m. 22.10.

Le fronti e i fianchi del fabbricato per tutta l'altezza nel pianterreno sono rivestiti in granito bianco di Montorfano (Lago maggiore); nella loro parte superiore, oltre al detto granito, usato ancora nei cornicioni e in altre membrature importanti, si è fatto largo impiego, essenzialmente delle parti decorative, di pietra artificiale imitante perfettamente il granito stesso.

La decorazione delle facciate, fortemente movimentate, è a linee grandiose, con severa e sobria ornamentazione, in bugnati, cartelle, riquadri, mensole, ecc.

Gli attici, tanto dei corpi laterali quanto del corpo centrale, sono decorati cogli stemmi delle principali città d'Italia; quello di Genova campeggia sulla sommità della fronte del corpo mediano e raggiunge l'altezza di m. 34 dalla linea di terra.

Per la sua mole e per il suo aspetto esteriore questo fabbricato assume una notevole importanza, e formerà sfondo conveniente alla grandiosa spianata.

Esso è destinato esclusivamente al servizio viaggiatori. Al piano della piazza hanno sede i locali in servizio del pubblico; al piano del ferro gli uffici della ferrovia; superiormente a questi, tanto nel corpo centrale quanto in quelli laterali, vi sono due piani di alloggi per il personale di stazione.

Al piano della piazza, nel corpo centrale si apre un vasto salone per la dispensa biglietti delle dimensioni di metri 27 × 18, alto m. 21, con un soffitto riccamente decorato a grandi cassettoni della rientranza di m. 1.60.

Nel padiglione laterale destro e in quello intermedio di congiungimento al padiglione centrale sono collocate le sale d'aspetto, il buffet, locali per toelette e per signore sole; nel padiglione laterale sinistro e in quello di congiungimento annesso è ricavato un gran salone per i bagagli in arrivo e in partenza, una vasta sala per il pubblico in aspetto dei viaggiatori in arrivo, un ufficio pel dazio municipale, ecc.

Da questo piano terreno i viaggiatori in partenza accederanno ai marciapiedi lungo i binari mediante scaloni e un tunnel sottopassante ai binari stessi.

I viaggiatori in arrivo discenderanno dal piano del ferro mediante altri scaloni e altro tunnel.

I bagagli, mediante un terzo tunnel, verranno trasportati e sollevati e discesi a mezzo di ascensori elettrici.

I marciapiedi lungo i binari hanno la larghezza di m. 10; sono pavimentati in lastroni di granito bianco e coperti da eleganti pensiline per una lunghezza di 180 metri.

Queste pensiline, elegantemente soffittate a cassettoni, sorrette da colonne in ghisa sobriamente ornamentate, stanno a sostituire le grandi tettoie, ritenute indispensabili in altri tempi, e riconosciute ora causa di troppi inconvenienti, e riusciranno sufficienti, quanto si possa desiderare, a proteggere i viaggiatori dalle intemperie, senza togliere nè aria, nè luce, ed evitando l'ingombro del fumo. Quella sul marciapiede contro fabbricato è dotata di lucernari i quali contribuiscono a meglio illuminare i locali degli uffici. La medesima, protendendosi ai due lati del fabbricato sopra il muro di sostegno, concorre anche a rendere più estetico il prospetto generale della stazione verso la grande spianata.

Altre pensiline sporgono a sbalzo dalla fronte principale e dai fianchi del fabbricato viaggiatori verso la spianata in modo da offrire comodo ricovero ai viaggiatori anche all'esterno della stazione propriamente detta.

Completano la nuova stazione altri fabbricati e impianti destinati al servizio merci a grande velocità, ad un'officina per la trazione, al deposito locomotive, a magazzini, dormitori, bagni per il personale, ecc., capaci di soddisfare egregiamente a tutti i bisogni di una grande stazione ferroviaria.

Con quest'opera che complessivamente riuscirà certo cosa grandiosa, e che costituirà non trascurabile titolo di merito agli ingegneri della Mediterranea e del R. Governo che l'hanno ideata e diretta, e alla coraggiosa Impresa Bertoglio che l'ha eseguita, troverà lodevole risoluzione una parte importante del complicato problema ferroviario da cui è Genova da tanto tempo tormentata.

Altre opere, non meno importanti, che volgono pure al loro compimento alla stazione di Principe, daranno finalmente un razionale e comodo assetto al servizio viaggiatori che in quella città si svolge ora in condizioni assolutamente insufficienti.

Dell'ordinamento delle ferrovie italiane

(*Continuazione e fine — Vedi N. 44*).

Sindacato e vigilanza.

Io sono completamente d'accordo con l'on. Rubini, che nel suo discorso pronunziato alla Camera nella seduta del 27 maggio scorso, e che io più volte ho citato, sostiene la tesi che è necessario di semplificare le relazioni fra il Governo e la Società esercenti, togliendo tutte le complicazioni attuali che si dimostrano non necessarie.

E con ciò si comprende che io disapprovo tutte le nuove cautele, tutti i nuovi vincoli, tutti i nuovi controlli e tutte le nuove spese che propone l'on. Saporito.

Io non mi so persuadere che vi debbano essere dispareri e litigi fra Governo e Società esercenti, quando tanto l'uno che le altre non hanno altro interesse che di aumentare il traffico per aumentare i loro guadagni.

Ma, dice l'on. Saporito, l'esperienza di quasi vent'anni ci insegna che questi litigi sono sorti quasi ogni giorno, e che le Società esercenti hanno trovato mezzo di farli decidere generalmente a loro favore. Quindi è necessario di introdurre nei nuovi contratti dei patti draconiani coi quali resti sempre salvo il *jus imperii* dello Stato sopra le Società, e quindi è anche necessario che vi sieno dei controlli efficaci per assicurare in ogni momento che la volontà del Governo sia puntualmente eseguita.

Per parte mia propongo che il *jus imperii* del Governo sia, se si vuole, circondato da tutti gli onori dovuti, ma sia collocato in un R. Museo di antichità e chiuso sotto chiave.

Se il Governo si decide di fare un contratto, diventa una parte contraente, la quale non ha che i diritti e i doveri che risultano dai patti contrattuali. Il dire che il Governo non si spoglia mai del suo diritto sovrano, e che, qualunque sia il patto contrattuale, può sempre adoperarlo, è un ritorno al medio evo, che forse potrebbe ancora essere ammesso in Russia, ma che certamente non può essere ammesso in Italia.

Se si vogliono evitare i dissensi e i litigi che tanto deplora l'on. Saporito, il rimedio non sta nell'escogitare dei patti draconiani e poi nel moltiplicare controlli e penalità.

Il rimedio è molto più semplice, e sta nello stipulare dei patti precisi e sopratutto sinceri, e nel rinunziare alla follia del *jus imperii*. I controlli diventano, almeno per metà, superflui.

Perchè il Ministro Balenzano ha lamentato pubblicamente che in generale il Magistrato ha risolto contro il Governo le controversie sorte? La ragione è ben semplice, e non può essere che una sola. Ed è che il Governo generalmente si è creduto superiore ai patti contrattuali; ed il Magistrato ha fatto cosa eminentemente civile col dargli torto.

Perchè i contratti possano essere precisi e sinceri, è necessario quello su cui ho insistito replicatamente, ed è che le due parti contraenti abbiano esatta conoscenza dello stato delle linee e del materiale, e che sieno d'accordo su quello che occorre per portarle ad un regolare stato di esercizio.

Se si parte da una finzione, come si è fatto nel 1885, non si eviteranno certamente i disinganni e i litigi.

Col pieno e sincero accordo delle due parti contraenti su quello che manca alle ferrovie per potersi dire in regolare stato di esercizio, e sul modo di provvedervi indipendentemente da ogni complicazione di fondi di previdenza, i contratti possono essere molto più semplici di quelli del 1885.

E un'altra importante semplificazione verrà dall'abolizione del primo e del secondo fondo di riserva, che, come l'on. Rubini, credo anch'io molto preferibile alla complicata partecipazione che propone l'on. Saporito.

Il terzo fondo di riserva, che anch'io, seguendo l'onorevole Rubini, vorrei sopprimere ben volentieri se fosse possibile, bisognerà forse mantenerlo. Ma se si farà l'inventario che ho proposto io, e le due parti contraenti saranno d'accordo su tutto quello che occorre e nel modo di provvedervi senz'altro, la gestione del fondo diventerà molto più semplice e chiara di quello che sia stata per il passato.

E diverrà anche molto più semplice la gestione della Cassa degli aumenti patrimoniali quando il suo compito

sia ridotto a provvedere ai bisogni del futuro, essendosi già provveduto nella stipulazione del contratto a tutti i bisogni presenti.

Finalmente una grande semplificazione nei rapporti fra Governo e Società si otterrà collo stabilire un ragionevole sistema di tariffe. E per questo bisogna che il Governo si persuada che le tariffe ferroviarie non possono e non devono essere un'« arma politica ». Con questo si va contro un pregiudizio volgare che purtroppo è diviso da molti; ma il primo e il più interessato a combatterlo deve essere il Governo, se vuole salvaguardare gli interessi dell'Erario e dei contribuenti.

Si semplifichino e si riducano le tariffe ferroviarie, ma col solo intento di giovare all'azienda ferroviaria, e qneste nuove tariffe sieno allegate alle future convenzioni, dovendo esse formare la base della rimunerazione dell'esercente. Poi queste tariffe devono restare sensibilmente ferme per tutta la durata del contratto.

Con queste semplificazioni e con questi concetti, le relazioni fra Governo e Società saranno facili, e sarà facile la vigilanza e il controllo.

Così io non credo che sia punto necessario l'aumentare la spesa attuale che fa il Governo per il R. Ispettorato, anzi sono convinto che l'attuale compito sarebbe molto ridotto, a tutto vantaggio della sua efficacia.

La sola riforma che io credo necessaria nel R. Ispettorato è un ragionevole decentramento aumentando l'autorità e le attribuzioni degli Ispettori di Circolo. A me pare ridicolo che un Ispettore di Circolo non possa approvare una piccola spesa, o dare una disposizione di poca importanza senza ricorrere a Roma, da dove si dispone senza aver veduto e senza avere esatta conoscenza delle cose. Il Governo e l'Ispettorato generale devono limitarsi a dare le linee direttive e riservarsi l'approvazione delle opere importanti, e per tutto il resto devono lasciar fare a chi sta sul luogo e che può disporre senza perdita di tempo.

Esercizio privato o esercizio di Stato?

In Italia dove le ferrovie sono in gran parte proprietà dello Stato o per riscatto o per costruzione diretta, e dove per mille ragioni non è possibile di addivenire a vere concessioni, non è completamente esatto il discutere sulla prevalenza dell'esercizio privato o dell'esercizio di Stato. Oggi dobbiamo ridurre la questione a termini molto più ristretti, e domandarci se sia più conveniente che lo Stato faccia esso direttamente l'esercizio delle sue ferrovie, o se sia più conveniente che ne dia l'esercizio in appalto a Società private.

L'on. Saporito termina la sua lunga Relazione con un notevole capitolo nel quale espone le ragioni che hanno indotta la Commissione Reale a dare la preferenza all'appalto dell'esercizio a Società private, e riporta che la Commissione a maggioranza ha approvato il seguente Ordine del giorno:

« La Commissione è d'avviso che l'esercizio delle Strade » Ferrate abbia ad essere fatto per opera di privati in » base ai patti ed alle condizioni da essa suggeriti ».

Condivido i ragionamenti per i quali la Commissione Reale dichiara di preferire che l'esercizio ferroviario sia fatto per opera di privati; ma per ottenere che questo voto non sia semplicemente platonico, bisogna che le condizioni che si vogliono fare sieno tali che possano essere accettate da privati. Se le condizioni sono tali che non possano essere accettate, il voto resta sulla carta come cosa morta.

E questo disgraziatamente è proprio il caso, poichè non si troverà mai una Società la quale voglia versare un forte capitale correndo il rischio, non solo di non trovare una sufficiente rimunerazione, ma di veder compromessa l'esistenza stessa del capitale.

Un contratto non sarà mai possibile se non vi è la convenienza delle due parti contraenti, e l'on. Saporito che si adopera ad ogni capitolo ad assicurare gl'interessi dell'erario e a salvaguardare i diritti dello Stato, avrebbe pur dovuto guardare un poco agl'interessi dell'altro contraente. Che vale tutto il lavoro della Commissione Reale se all'atto pratico non si troverà chi voglia accettare i patti e le condizioni da essa formulati? Certamente il Governo non è obbligato ad accettare tutte le proposte della Commissione Reale, e venendo a discussione con possibili contraenti, non potrà non modificarne molte; ma evidentemente queste proposte della Commissione formano una grave difficoltà nuova, oltre tutte le altre che già esistono.

Non intendo di riassumere qui quanto scrissi a questo riguardo, ma dico che lo scopo pel quale ho scritto è precisamente quello di rendere possibili i contratti d'esercizio con Società private, ed evitare così all'Italia il fatale esperimento dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato.

Infatti, se l'esercizio di Stato dà luogo in altri paesi a inconvenienti e a lagnanze, in Italia sarebbe un vero disastro.

Il carattere distintivo dei regimi parlamentari è l'instabilità del Governo, la quale, se come tutte le cose di questo mondo, ha il suo lato buono, rende impossibile l'esercizio ferroviario fatto dallo Stato. Come volete che un Ministro dei Lavori Pubblici, che in media sta un paio d'anni al potere, possa prendere un'iniziativa ardita ed assumersi la responsabilità di introdurre un miglioramento tecnico? E quando a così breve intervallo si succedono al potere uomini di partito e di indole diversa, come volete che nasca e si mantenga quello spirito di continuità che è tanto necessario amministrativamente e tecnicamente? E poi, come disse argutamente l'on. Pellegrini, bastano trenta deputati che siano d'accordo per far fare al Governo quello che si vuole.

Ma i fautori dell'esercizio di Stato, precisamente per rimediare all'inconveniente dell'instabilità del Governo e alle intemperanze del Parlamento, propongono che l'esercizio di Stato sia fatto da un Ente autonomo, e l'on. Carmine ne ha fatto un completo progetto, che più o meno è ammesso dagli altri.

Ma sono tutti progetti che appena appena possono stare sulla carta sulla quale essi sono stati scritti; in pratica sarebbero un vero caos, la completa negazione di quell'indole industriale che noi dovremmo mettere ogni cura a ravvivare e non a spegnere nella nostra azienda ferroviaria.

E d'altra parte bisogna ben notare che la caratteristica specifica dell'esercizio di Stato sta nell'affievolire man mano e nello scomparire d'ogni responsabilità verso il pubblico. I Tedeschi, più sinceri per indole, dicono apertamente che lo Stato non risponde di nulla; negli altri paesi si parla meno chiaramente, ma si fa allo stesso modo, e in Italia fatalmente non può avvenire altra cosa.

Quelli che hanno architettato dei complicati organismi per rendere l'azienda ferroviaria autonoma e diminuire così i difetti dell'esercizio di Stato, pare che siano andati a gara per schivare ed eludere ogni responsabilità verso il pubblico. A chi dovrà volgere reclamo il pubblico che ha ragione di dolersi? Dov'è la personalità giuridica da chiamare davanti al magistrato?

E d'altra parte io domando all'on. Carmine, domando all'on. Nofri e a tutti quegli altri che credono nella bontà d'un'azienda ferroviaria di Stato, resa autonoma con degli artifizi, chi risponderebbe al Governo e al Parlamento nel caso che per disposizioni inconsulte venissero dimezzati gli scarsi versamenti che fa all'Erario l'azienda ferroviaria? Chi non vede che con tutta quella complicazione di Consigli consultivi e deliberativi, il Governo non saprebbe nemmeno a chi rivolgersi per lagnarsi del danno?

Dunque, in ogni caso sarà sempre meglio la semplicità e la sincerità di un diretto esercizio di Stato fatto sotto la piena responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici, che la complicazione e l'ipocrisia d'un'azienda autonoma. Così, almeno, se il Ministro fa una corbelleria, lo si licenzia a piacere con un semplice voto della Camera, e ne verrà un altro che si farà premura di disfare tutto quello che ha fatto il suo predecessore.

***

Potrei continuare all'infinito nell'esporre delle considerazioni che servano a combattere l'esercizio di Stato, ma ripeterei cose che sono state dette da molti. Mi accontento delle poche cose che ho detto, e che sono meno comuni.

Così potrei andare all'infinito nel dimostrare quanto sia da preferirsi l'appalto dell'esercizio dato a Società private, ma mi limiterò ad una sola considerazione, che è quella che riguarda la questione delle tariffe.

Da quello che sono andato esponendo, io credo che il lettore si sarà persuaso dello stato anormale e gravissimo in cui si trova l'Italia per causa delle sue ferrovie. I contribuenti, già tanto oberati per altre cause, devono pagare più di 200 milioni all'anno in favore dei consumatori del servizio ferroviario, e, come se questo non bastasse, è sorta la malaugurata tendenza di aggravare ancora quest'anormalità ed ingiustizia col concedere nuove facilitazioni a certe produzioni, a certe regioni.

E' una politica insensata alla quale bisogna opporsi con tutte le forze, con tutti i mezzi.

E il solo mezzo di riuscirvi, almeno in parte, è che il Governo, legato da patti contrattuali con Società private, sia obbligato materialmente a resistere a queste morbose tendenze.

Un contratto d'esercizio non si può fare senza che sieno allegate ad esso le tariffe. E se pure il Governo vorrà conservare a sè il diritto di fare modificazioni di tariffe anche in corso di contratto, bisogna che sia ben stabilito il principio che queste modificazioni non debbano mai avere altro scopo che di migliorare l'azienda ferroviaria, e per conseguenza di alleggerire l'enorme peso che adesso grava sulla massa dei contribuenti.

Solo in questo modo si può sperare di avere un ventennio di quiete e di lento ma sicuro progresso verso uno stato di cose meno anormale e meno ingiusto di quello d'oggi.

Se il Governo sarà libero di poter disporre a suo piacere delle tariffe ferroviarie, diventa assolutamente impossibile che esso resista alla tendenza dei ribassi inconsulti. E pur troppo i fatti hanno dimostrato che non valgono le raccomandazioni di prudenza nè dell'on. Saporito nè di altri.

Stabilito bene il principio che le modificazioni di tariffe debbano avere per solo scopo di migliorare l'azienda ferroviaria, gl'interessi e gl'intenti dello Stato e delle Società esercenti collimano perfettamente insieme. Entrambi hanno interesse di vedere aumentati i prodotti ferroviari, perchè lo Stato trova una crescente risorsa per l'erario, e le Società un sensibile aumento dei loro utili. E possiamo anche aggiungere che quando gl'interessi e gl'intenti sono comuni, cessano tutte le cause di dissensi e litigi.

Ecco che da questo punto di vista, dal quale altri non ha guardato questo problema, nasce una delle principali ragioni per cui, specialmente in questo momento, specialmente per l'ambiente nel quale ci troviamo, dobbiamo insistere perchè il Governo si decida a far fare l'esercizio delle ferrovie a mezzo di Società private.

***

Sul problema ferroviario, che tocca tanti gravi interessi, disgraziatamente tutti vogliono interloquire, credendo di conoscerlo, senza accorgersi che lo guardano da un solo punto di vista, e senza riflettere che la politica falsa tutto.

Anche lo stesso on. Saporito, che ha studiato il problema ferroviario con meraviglioso impegno e che si mostra sinceramente desideroso di avere il servizio ferroviario fatto a mezzo di Società private, si lascia suggestionare dall'ambiente burocratico che lo circonda, guarda le cose da un solo punto di vista e finisce col rendere impossibile quello che desidererebbe raggiungere.

Io che ho la poco invidiabile prerogativa di aver passato quasi 40 anni della mia vita in mezzo al servizio ferroviario, e che mi trovo completamente estraneo ad ogni considerazione politica e completamente indipendente da ogni riguardo a persone od a cose, credo di aver potuto guardare il problema in sè stesso, e credo di aver additata la soluzione conveniente e pratica.

Ad ogni modo, anche nel caso che altri possa dissentire, credo di aver portato un utile contributo alla soluzione del tanto importante e tanto discusso problema.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per le nuove Convenzioni ferroviarie.

Pubblichiamo il seguente comunicato ufficioso.

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha avocato a sè tutto ciò che è stato studiato e predisposto in materia delle convenzioni ferroviarie.

Come è noto, l'on. Balenzano lasciando il Ministero aveva fatto una serie di studi, in base ai quali dovevasi preparare un progetto di legge.

Ora l'on. Tedesco, pur servendosi degli elementi già pronti, provvederà a formulare alcune nuove proposte intese ad assicurare un esercizio ferroviario che corrisponda veramente alle esigenze del traffico e del pubblico e riesca il meno possibile oneroso allo Stato, tenendo conto della possibile trasformazione a trazione elettrica di alcune linee di gran movimento.

Si terrà quindi una nuova conferenza con i direttori delle reti principali per concordare con essi tutti i punti della grave questione.

Non si esclude anche che l'accordo non possa raggiungersi ed allora si penserà all'esercizio di Stato, per il quale dovrà pronunziarsi in via definitiva il Consiglio dei ministri.

><

L'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici.

L'on. Tedesco, nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, si è dichiarato favorevole al disegno di legge riguardante il riordinamento dei ruoli dell'Amministrazione centrale

dei Lavori Pubblici, del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e del Corpo Reale del Genio Civile ed i provvedimenti per il personale straordinario addetto al servizio dei lavori pubblici.

Il nuovo Ministro pare sia disposto ad accettare il progetto medesimo quale venne modificato dalla Giunta generale del bilancio colla Relazione presentata alla Camera dei deputati nella seduta del 25 giugno 1903, e non abbia altresì difficoltà ad ammettere tutte quelle altre varianti che durante la discussione venissero ventilate, ben inteso che trattisi di proposte che raggiungano il duplice intento di giovare il più possibile al personale e di tornare utili all'Amministrazione.

Questi buoni intendimenti di S. E. Tedesco hanno prodotto la migliore impressione nel personale dipendente dall'Amministrazione alla quale egli sovraintende, il quale si augura che la provata energia del nuovo Ministro possa far giungere in porto un disegno di legge contro cui si è fin qui manifestato un destino molto avverso.

><

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, con apposito ordine di servizio, ha disposto che i signori Direttori Capi di Divisione ed i signori Capi di ufficio del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate siano autorizzati, fino a nuova disposizione, a firmare per l'Ispettore generale la corrispondenza relativa ad affari di ordinaria amministrazione. Per gli altri affari che importino risoluzioni di massima ed in genere rivestano speciale importanza, la firma è riservata al Ministro ed al Sotto-Segretario di Stato.

Lo stesso Ministro, vista la Legge 17 febbraio 1884, n. 2016 (parte 3ª), sulla contabilità generale e sull'amministrazione del patrimonio dello Stato, ha emesso decreto in forza del quale i R. Ispettori Capi, Direttori di Divisione, comm. ing. Domenico Marchiano, comm. rag. Giuseppe Giovanni Sanguini, cav. ing. bar. Severino Rodini, cav. avv. Cesare Sullam e cav. ing. Gustavo Romanelli, sono autorizzati a firmare, pel Ministro, i mandati di pagamento.

Trattasi evidentemente di provvedimenti transitori che il Ministro Tedesco si è trovato obbligato di emettere in seguito alla domanda di collocamento a riposo avanzata per motivi di salute dal R. Ispettore generale delle costruzioni e concessioni, comm. ing. Vittorio Ottolenghi, ed in seguito alle motivate istanze presentate dal comm. Calvori per essere esonerato dall'incarico della reggenza del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

I provvedimenti in questione giovano senza dubbio al sollecito disbrigo degli affari, essendo materialmente impossibile che un solo individuo possa occuparsi con efficacia della gran massa di affari che fanno capo all'Ispettorato generale anzidetto; mentre coll'affidare la firma degli atti di ordinaria amministrazione ai Capi di Divisione si è fatto un notevole passo verso la semplificazione del servizio, il quale perciò può procedere molto più sollecitamente, e ciò con beneficio della pubblica azienda delle Strade Ferrate e anche del pubblico.

><

Siamo informati che è intendimento del Ministro dei Lavori Pubblici di affidare ad un alto funzionario dell'Ispettorato governativo delle ferrovie lo studio delle nuove tariffe ferroviarie che dovrebbero adottarsi allo scadere dei vigenti contratti di esercizio. All'uopo dovrebbe istituirsi apposito ufficio, con personale adatto, affinchè l'importante e lungo lavoro possa essere compiuto con relativa sollecitudine.

><

Le stazioni di Roma.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, nell'intendimento che il progetto da adottarsi per l'allacciamento delle stazioni di Termini e Trastevere corrisponda nel miglior modo possibile a tutte le esigenze del commercio, della ferrovia, della navigazione fluviale e della viabilità ordinaria, e sia previamente concordato con tutte le amministrazioni interessate, ha indetto per il giorno 16 corrente una conferenza che egli stesso presiederà invitandovi a prender parte i rappresentanti dei ministeri della guerra e della pubblica istruzione, le amministrazioni provinciale e comunale di Roma e la Società esercente la Rete Mediterranea.

><

Il riscatto della Giura-Sempione.

Avant'ieri il Consiglio Federale Svizzero ha ratificato la convenzione conclusa il 23 ottobre u. s. fra i rappresentanti del Consiglio Federale e quelli della Commissione di liquidazione della Compagnia del Giura-Sempione per il riscatto della Rete da parte della Confederazione.

><

Consiglio delle Tariffe.

Col 31 dicembre p. v. venendo a scadere dalla carica di membri effettivi del Consiglio delle Tariffe i signori cav. Giorgio Niccolini e comm. Giorgio Suppiey, ambidue designati dal Consiglio dell'Industria e del Commercio, il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessato quello di Agricoltura, Industria e Commercio a voler provocare una deliberazione del predetto Consiglio per conoscere se i prefati signori si devono intendere riconfermati nella carica che coprono attualmente, o seppure essi debbano essere sostituiti da altri.

><

Appalti di lavori pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato l'appalto di lavori per un importo complessivo di L. 2.039.177 nelle provincie di Arezzo, Udine, Venezia, Potenza e Cagliari, dei quali sono principalmente da notarsi quelli di: *a*) Bonifica del territorio di Atella (Potenza), L. 700.000; *b*) Imbancamento a sinistra in località Drizzagno Pisani e Volta Chiesa Boara di fronte all'abitato di Boara Pisani (Venezia), L. 145.000; *c*) Sistemazione del Fiumini Mannu dalla ferrovia d'Iglesias allo stagno di S. Gilla (Cagliari), L. 975.000; *d*) Costruzione del nuovo argine destro del canale allacciante di Scarlino, L. 197.000.

><

Commissioni di collaudo e di perizia per le Ferrovie Sicule.

Con disposizione dell'Ispettorato generale delle Strade Ferrate della Sicilia la Commissione Superiore di collaudo e le diverse Commissioni di perizia per quelle ferrovie sono state costituite come segue:

Commissione Superiore di collaudo. — *Presidente:* Mauceri comm. Luigi, Vice-Direttore generale. *Membri:* Cappa ing. cav. Guglielmo, Caposervizio Materiale e Trazione; Nuti cav. ing. Guido, Caposervizio Manutenzione e Lavori; Nico cav. ing. Antonio, Sotto-Caposervizio, incaricato della reggenza del Servizio Mantenimento e Traffico; Mercadante cav. Tommaso, Avvocato Capo del Contenzioso; Menallo cav. Carmelo, Ragioniere-capo. Funzionerà da *Segretario* il Sotto-ispettore degli Approvvigionamenti sig. Anelli Giovanni.

Commissione di perizia pel magazzeno materiali di Palermo. — *Presidente:* Pennuti ing. cav. Ernesto, Capo Divisione. *Membri:* Politi cav. ing. Giuseppe, Capo Divisione; Mariotti ing. Enrico, Ispettore principale; Ranieri-Tenti ing. Osvino, Ispettore. *Membri supplenti:* Prandoni ing. Eugenio, Ispettore; Cottone ing. Vincenzo, Ispettore. Funzionerà da *Segretario* il Magazziniere di Palermo.

Commissione di perizia pel magazzino materiali di Messina. — *Presidente:* Baldantoni cav. ing. Avogadro, ingegnere-capo di esercizio. *Membri:* Mariotti cav. ing. Giovanni, ispettore-capo principale; Dall'Ara ing. Alfredo, ispettore principale. *Membri supplenti:* Salvi ing. Cesare, allievo ispettore; Bondonio Giuseppe, capo-fficina. Funzionerà da *Segretario* il magazziniere di Messina.

Commissione di perizia pel magazzino stampati di Palermo. — *Presidente:* Gallo ing. Achille, ispettore. *Membri:* Stizia Giuseppe, capo disegnatore: Rubino Giacomo, applicato tecnico. *Membri supplenti:* Somma Luigi, capo sezione; Falò cav. Francesco Paolo, capo sezione. Funzionerà da *Segretario* il magazziniere di Palermo.

Commissione di perizia per la confezione del vestiario uniforme:

A Palermo presso il magazzino appprovvigionamenti. — *Presidente:* Sodano ing. cav. Libertino, ispettore-capo principale. *Membri:* Gallo ing. Achille, ispettore; Roberti Letterio, capo stazione; Bonino Domenico, capo deposito. *Segretario:* Dolce Giovanni, aiutante applicato;

A Messina presso il magazzino approvvigionamenti. — *Presidente*: Pollicino Salvatore, ispettore. *Membri:* Lauricella Alfonso, capo stazione; Franchina Carlo capo deposito. *Segretario:* Scibilla Andrea, aiutante applicato;

A Siracusa presso il locale deposito combustibile. — *Presidente:* Sindona ing. Gaetano, ispettore principale. *Membri:* Giunta Salvatore, sotto-ispettore; Cacopardi Francesco, capo stazione. *Segretario:* Alì Enrico, aiutante applicato.

><

Per l'Esposizione di Saint-Louis.

Per il giorno 15 del corrente mese è convocata presso il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio la Commissione reale istituita con Regio Decreto 16 settembre 1903 per l'Esposizione di Saint-Louis. In detta riunione saranno ad essa fatte le opportune comunicazioni sullo stato dei lavori relativi alla preparazione del concorso italiano a quella Mostra.

A proposito della Mostra medesima ci consta che il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ha rivolto speciale raccomandazione al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, interessandolo ad organizzare una Mostra la quale, con modelli, disegni, fotografie, diagrammi, ecc., rappresenti i progressi conseguiti nel nostro paese nei servizi di trasporti pubblici (ferrovie, tramvie, ecc.). E l'Ispettorato anzidetto vorrà certamente corrispondere all'invito sia con lavori proprii, sia con lavori delle Amministrazioni ferroviarie, che verranno indubbiamente invitate a cooperare a che il nostro Paese figuri degnamente a quella mondiale esposizione.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione generale delle Strade Ferrate dell'Adriatico, d'accordo coll'Ispettorato governativo, in seguito ad istanze dei Corpi morali interessati, ha provveduto per l'istituzione, in via di esperimento, delle seguenti nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno normali delle tre classi: da Foggia ad Ortona; da Pracchia a Bologna; da Cavatigozzi a Pizzighettone e Codogno; da Brescia a Cremona e viceversa; da Lavezzola a Porto Maggiore ed a Massalombarda; da Conselice a Massalombarda; da Bussi per Popoli e per Castellamare Adriatico; da Sulmona per Bussi.

><

La convenzione internazionale pei trasporti.

L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali in ferrovia, sedente in Berna, ha informato i Governi partecipanti alla Convenzione di Berna che il Ministero delle Ferrovie, Poste e Telegrafi, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato Belga a Bruxelles, ha fatto pervenire a quell'Ufficio una proposta da sottomettersi alla prossima Conferenza di revisione della vigente Convenzione, e tendente a modificare l'articolo 44 della Convenzione medesima.

L'anzidetto articolo 44, primo capoverso, è attualmente concepito come segue: « Il pagamento del prezzo di trasporto e delle altre spese a carico della merce e del ricevimento della merce, annulla, di fronte alla ferrovia, qualunque azione derivante dal contratto di trasporto ».

Questo testo è stato differentemente interpretato dai tribunali. Mentre che l'*Oberlandesgericht* di Darmstad e la Corte Suprema Reale ungherese hanno giudicato che, per avere effetto giuridico, le due condizioni *pagamento delle spese* e *ricevimento della merce* devono essere atti liberi e coscienti da parte del destinatario, ed essere posate simultaneamente, il Tribunale Superiore di Sciaffusa ha deciso, al contrario, che basta per mettere fine al diritto d'azione contro la ferrovia che vi sia ricevimento da parte del destinatario e pagamento delle spese sia dallo speditore che dal destinatario.

La necessità di modificare il capoverso suddetto sembra dunque che si imponga. Converrebbe surrogarlo come segue: « Il ricevimento della merce annulla qualunque azione contro la ferrovia ».

Pare indiscutibile che il principio della decadenza risieda nella dichiarazione di liberazione emanata dal destinatario, il quale, col *ricevimento della spedizione senza proteste*, posa un atto che implica il riconoscimento della buona esecuzione del contratto di trasporto.

Si domanda vanamente quale effetto può avere su questo riconoscimento il fatto che le spese siano state pagate dallo speditore piuttosto che dal destinatario. Quest'ultimo ha, al punto di vista degli impegni assunti dal vettore, il diritto di verificare la merce messa a sua disposizione; la Convenzione gli accorda anche certe dilazioni per procedere a questa verificazione e formulare i suoi reclami. Questo ricevimento e la verifica ulteriore possono avere valore minore quando il destinatario ha nulla da pagare o quando ha spese da fare?

La maniera di vedere dell'*Oberlandesgericht* di Darmstad e della Corte Suprema Reale ungherese conserva al destinatario per le spedizioni fatte a *porto pagato* ogni diritto a reclamare sino alla prescrizione (un anno); mentre che per le spedizioni fatte in *porto assegnato* i reclami devono essere formulati entro i 14 giorni che seguono la presa in consegna.

Questa anomalia è ingiustificabile.

><

Treni di lusso ed express internazionali.

(*Treno Parigi-Roma-Express*).

Per la prossima stagione invernale verranno riattivati i seguenti treni di lusso *express* da e per la Francia, Germania e Italia.

Il treno di lusso Parigi-Roma-Express inizierà il servizio che si compie in trenta ore e mezza fra le due ca-

pitali alla data del 16 novembre in partenza da Parigi, e sarà regolato dal seguente orario:

Part. da Parigi 11.20; arr. a Roma 17.50 del giorno successivo. Part. da Roma 13.40; arr. a Parigi 18.32 del giorno successivo.

Detto treno con letti e ristorante si effettuerà tre volte la settimana e cioè di lunedì, giovedì e sabato in partenza da Parigi; il lunedì, mercoledì e sabato in partenza da Roma.

La prima partenza da Roma avrà luogo mercoledì 18 novembre. Una vettura letto sarà a destinazione per e da Firenze, via Pisa.

A cominciare da giovedì, 5 dicembre, due volte la settimana in partenza da Parigi, e cioè il lunedì e il giovedì, una vettura del Parigi-Roma-Express proseguirà da Roma per Napoli il martedì e il venerdì successivi alle ore 18.40 fondendosi col Berlino-Napoli-Express, il cui arrivo a Roma coinciderà con questo treno.

A cominciare poi da giovedì 7 gennaio questo treno avrà ogni secondo giovedì una vettura diretta per Napoli e Palermo che sarà aggiunta a Napoli al treno di lusso quindicinale Napoli-Palermo-Express.

Col treno 10, la partenza da Roma alle 8 antimeridiane di ogni giorno, si è istituito un nuovo servizio *wagons-lits* diretto Roma-Parigi, ove il treno giunge alle ore 13,30 del giorno successivo. Questo tragitto è compiuto in ventinove ore e mezza.

(Treno di lusso Palermo-Napoli-Roma-Berlino e viceversa).

Il treno di lusso Berlino-Napoli-Express circolerà tra Berlino e Napoli due volte la settimana, il lunedì e il giovedì in partenza da Berlino, il mercoledì e il sabato in partenza da Napoli e Roma.

La prima partenza da Berlino avrà luogo giovedì 3 dicembre, la prima partenza da Napoli e Roma avrà luogo sabato 5 dicembre.

Detto treno, come negli anni precedenti, avrà un *wagon salon* nel percorso Firenze-Roma e viceversa; e a cominciare da giovedì 7 gennaio avrà una vettura diretta da Berlino per Palermo che, aggiunta alla vettura diretta Parigi-Palermo del Parigi-Roma-Express, formeranno a Napoli il treno quindicinale Napoli-Palermo-Express.

(Treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes).

Dal 15 corrente viene pure riattivato il treno di lusso Pietroburgo-Vienna-Cannes, giornaliero fra Vienna e Cannes, e bisettimanale fra Vienna e Pietroburgo, collo stesso orario dello scorso anno.

Il primo treno per Cannes partirà da Vienna il 15 andante, proseguendo da Pontebba lo stesso giorno; ed il primo treno per Vienna partirà da Cannes il 17 andante, proseguendo da Milano lo stesso giorno. Il proseguimento da Vienna per Pietroburgo avrà luogo nei giorni di giovedì e domenica, cominciando dal 19 corrente, e l'arrivo a Vienna da Pietroburgo il martedì ed il sabato, cominciando dal 21.

><

L'aumento delle tariffe a favore degl'Istituti di previdenza.

La domanda presentata dalla Società per le ferrovie di Reggio, relativa all'aumento delle proprie tariffe in misura pari alle sopratasse stabilite colla legge 29 marzo 1900 n. 101, sui trasporti sulle grandi reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, ci ricorda che fino da quando era ministro dei Lavori Pubblici il compianto Branca, era stato preparato un disegno di legge che aveva per iscopo l'estensione delle sopratasse per gl'Istituti di previdenza alle Ferrovie secondarie.

È noto che nel progetto presentato alla Camera nel marzo 1899, l'aumento delle tasse sui trasporti ferroviari non era limitato, come è nella legge predetta, ai soli trasporti delle tre reti maggiori, ma sibbene era esteso a tutti i trasporti sulle ferrovie del Regno. La limitazione che trovasi nella legge fu introdotta in seguito alle opposizioni di alcune fra le Società secondarie, le quali obbiettarono che, dovendo il proposto aumento servire, principalmente, a colmare il disavanzo verificatosi nelle Casse pensioni delle tre grandi reti, non fosse giusto applicarlo anche ai loro trasporti.

Però, dopo approvata la legge, alcune delle Società secondarie hanno riconosciuta l'opportunità di provvedere cogli stessi mezzi ammessi per le tre grandi reti, al miglioramento dei proprii Istituti di previdenza, ed hanno perciò fatto domanda perchè venisse estesa ai trasporti sulle proprie linee l'applicazione delle dette sopratasse.

Ed il Ministro del tempo, considerato:

« Che la legge ha dato luogo a vari inconvenienti nei casi di trasporti da eseguirsi in servizio cumulativo su linee delle reti maggiori e su ferrovie secondarie aventi tariffe identiche a quelle applicabili alle grandi reti in base alla legge dell'aprile 1885;

« Che in tali casi, dovendosi usare due tariffe per trasporti che prima si tassavano in base ad una tariffa sola, è spesso avvenuto in pratica che ai due percorsi non si applica che un'unica tariffa, e la più gravosa;

« Che nel caso in cui i trasporti in servizio cumulativo sono tassati con tariffa differenziale che tiene quindi conto del cumulo delle percorrenze, le difficoltà e gl'inconvenienti sono anche maggiori;

« Riconosciuta l'opportunità di eliminare gli inconvenienti anzidetti, preparò un Disegno di legge col quale veniva data facoltà al Governo di estendere le sopratasse apprvate colla legge 29 marzo 1900, col loro consenso, alle Ferrovie secondarie devolvendone l'aumento di prodotto derivante da esse a favore degli Istituti di previdenza delle singole Società.

A quanto ci viene assicurato, quel disegno di legge rimase lettera morta per fatto del Ministro del Tesoro del tempo; ma a noi sembra che sarebbe cosa assai opportuna il farlo rivivere.

Al nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, che deve ben conoscere quel progetto, poichè allorchè venne studiato esso era capo di Gabinetto del Ministro Branca, il còmpito di riprendere in esame l'importante questione che tanto interessa il personale delle Società di Ferrovie secondarie e che è causa di agitazione fra il personale medesimo.

><

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta ingegnere Barberis e geometra Costa ha presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione trentennaria di derivare 10 metri cubi al minuto secondo, in sponda sinistra del fiume Tanaro, in territorio di S. Martino Alfieri, mercè diga stabile in muratura, onde ottenere una forza motrice nominale di 1713 cavalli-vapore, con un salto di m. 12.85 in territorio di Asti, presso la frazione S. Carlo, da convertirsi in energia elettrica da trasportarsi in Asti, ond'essere utilizzata nella illuminazione pubblica e privata di quella città e nell'impianto di industrie locali.

Il canale, dalla presa all'edificio dei motori, avrebbe una lunghezza di m. 9213, e la restituzione delle acque

avverrebbe nel torrente Borbore, poco a monte della sua foce in Tanaro.

Per l'esecuzione di questa importante derivazione, compreso il macchinario, viene prevista una spesa di lire 1,258,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara di locomotive).

Il 10 dicembre p. v., presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, alle ore 15, avrà luogo la gara internazionale per la provvista di 6 locomotive-tender.

(Gara fornitura scaldapiedi).

Il 15 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea avrà luogo la gara per la fornitura di 650 cassette scaldapiedi.

(Gara per lavori).

Il 18 corrente, presso la Direzione Generale medesima avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Avellino.

(Gare per lavori provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento delle officine di Taranto. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, 5 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Massimo Castelli, di Taranto, che ha fatto il ribasso del 18.50 per cento;

Opere di difesa contro la Stura, presso il casello 34 della linea Trofarello-Cuneo. Delle 7 Ditte ammesse alla gara, 4 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro Quaglino, di Cuneo, che ha fatto il ribasso del 16.20 per cento;

Acquisto di una capria per il sollevamento delle locomotive, destinata alle officine del Deposilo di Salerno. Delle 9 Ditte ammesse alla gara, 5 hanno presentato offerta e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Dltta Antonio Masera, di Torino, al prezzo di L. 2650, franca nelle officine stesse.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Appalto di lavori).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati d'appalto per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Benevento.

(Gara lavori provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Direzione dei lavori della Reta Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Romano di Lombardia, sulla linea Milano-Venezia. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 7 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alessandro De Agostini, di Romano di Lombardia, la quale fece il ribasso dell'8.10 per cento.

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di terra e murari per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Bergamo. Delle 25 Ditte ammesse alla gara, 15 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ettore Ceragioli col ribasso del 25 per cento.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 novembre 1903).

Condono della multa inflitta all'Impresa Lancini per ritardata ultimazione dei lavori di rafforzamento della trincea al km. 350.934 della linea Bologna-Otranto.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Arrigucci per il risanamento e consolidamento della trincea ai chilometri 32.800-329.35 della linca S. Eufemia-Catanzaro.

Concessione di un compenso all'Impresa Cioffi, assuntrice dei lavori di lastricatura del marciapiedi interno innanzi al fabbricato viaggiatori della stazione di Caserta.

Progetto per rialzare la ferrovia Portocivitanova-Albacina fra i km. 60.744 e 61.661, onde difenderla dalle alluvioni del Fosso dei Ghiacci.

Concessione di un compenso all'Impresa Coccianti, assuntrice dei lavori di costruzione di un cavalcavia presso la stazione di Manfredonia.

Concessione di un compenso all'Impresa Merenda, in dipendenza dei lavori di difesa contro le mareggiate fra i km. 331.388-331.571 della linea Messina-Catania-Siracusa.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Inserra per la costruzione di un fabbricato alloggi nella stazione di Lentini.

Atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Roveda per il consolidamento del rilevato Gentili, lungo la linea S. Eufemia-Catanzaro.

Sistemazione generale delle bilancie a ponte e delle piattaforme nella stazione marittima di Livorno.

Prolungamento del binario tronco di manovra ad est della stazione di Verona Porta Vescovo.

Domanda del Cotonificio Bergamasco di Ponte Nossa per l'impianto di pali di sostegno di una conduttura elettrica a distanza ridotta dalla ferrovia di Valle Seriana.

Varianti nell'armamento delle tramvie dei Castelli Romani.

Domanda di concessione della ferrovia elettrica da Argegno a S. Fedele in val d'Intelvi.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di 14 locomotive del gruppo 500, per l'importo di L. 2,000,000.

Domanda della Ditta Siry-Lizars per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di lampade elettriche per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Larini, Nathan e C., per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di sei carri-gru mobili per la Rete Mediterranea.

Rafforzamento del binario fra il bivio Acquabella e la stazione di Limito, sulla linea Milano-Venezia,

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Impianto dello scalo merci nella stazione di Quarto, sulla linea Pisa-Genova, per L. 87,400 (di cui L. 58,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Miglioramenti negli impianti per la fornitura d'acqua alle locomotive nelle stazioni di Segni, Ceprano e Cassino, per L. 18,500.

Costruzione di un locale per il servizio scaldapiedi nella stazione di Catanzaro Marina, per L. 3160.

Copertura delle fosse di scolo delle officine di Rivarolo-Teglia sulla linea Genova-Torino, per L. 2700.

Costruzione di 5 pennelli a difesa del rilevato della stazione di Cuneo contro il fiume Gesso, per L. 12,800.

Sistemazione di ponticelli a fasci di rotaie sulla linea Montepescali-Asciano, per L. 5610, oltre il materiale metallico d'armamento.

Riduzione a piano caricatore del nuovo piano per il carico diretto nella stazione di Canelli, per L. 2670.

Ampliamento della stazione di Sesto S. Giovanni sulla linea Milano-Chiasso, per L. 67,800, delle quali L. 14,000 per i lavori da appaltarsi.

Aggiunta di un terzo binario nella stazione di Gravellona Toce, sulla linea Gozzano-Domodossale, per L. 19,630 (di cui L. 11,400 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Ampliamento dello scalo merci nella stazione di Moncalieri, per L. 33,370 (di cui L. 20,500 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Modificazioni alla bilancia a ponte della stazione di Fiumicino, per L. 1250.

Impianto di una nuova gru idraulica nella stazione di Mortara, per L. 1930.

Impianto di dischi a protezione della stazione di Mombaldone, sulla linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 2040.

Impianto di un binario tronco nella stazione di Follonica, per L. 2900, oltre il materiale d'armamento.

Rinforzo dell'armamento in occasione di rinnovamenti per ricavare materiale usato buono per i rifacimenti di binari secondari nelle linee comprese nella giurisdizione del R. Circolo di Torino, per L. 13,100, oltre il materiale d'armamento.

Come sopra per le linee comprese nella giurisdizione del R. Circolo di Genova, per L. 9500, oltre il materiale d'armamento.

Ampliamento della stazione di Roma Termini ed impianto di nuove officine a Roma S. Paolo (1° gruppo dei lavori), per L. 3,440,000, oltre il materiale metallico di armamento.

Costruzione del fabbricato viaggiatori definitivo nella stazione di Oneglia, per L. 126,550 (di cui L. 100,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Sistemazione dei segnali di protezione della stazione di Savona Letimbro verso Albissola, sulla linea Genova-Ventimiglia, per L. 5000, altre il materiale d'armamento.

Impianto di dischetti di protezione al passo a livello della strada provinciale Acqui-Alba, al km. 38.055 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, fra le stazioni di San Stefano Belbo e Costigliole d'Asti, per L. 3150.

Rete Adriatica:

Sostituzione con cancelli in ferro alle sbarre in legno di chiusura dei passi a livello ai km. 14.747; 18.573; 36.882 e 40.479 della linea Castelbolognese-Ravenna, per L. 7300.

Acquisto di tre carri coperti per il trasporto di derrate alimentari, per L. 6000.

Costruzione di una condotta d'acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Carsoli, sulla linea Roma-Sulmona, in servizio promiscuo della ferrovia e dell'abitato di Carsoli, per L. 72,400, di cui L. 17,500 per i lavori da appaltarsi.

Contratto stipulato con la Ditta Adolfo Pancaldi, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea ai km. 20.695 e 20.777 della linea Bologna-Pistoia.

Rete Sicula:

Costruzione di binari insabbiati in precedenza degli arresti collocati all'estremità dei binari di testa nella stazione centrale di Palermo, per L. 1200, oltre il materiale metallico d'armamento.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Costruzione di un marciapiede fra i due binari di corsa nella stazione di Lonigo, sulla linea Milano-Venezia, per L. 8060.

Ampliamento del ponticello al km. 137.798 della linea Orte-Falconara, per L. 3260.

Sistemazione del tratto di ferrovia danneggiato dall'alluvione, fra i km. 414.969 e 416.883, della linea Bologna-Otranto, per L. 30,000.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Macerata, per L. 1900.

Impianto della ventilazione artificiale nelle gallerie di Pracchia e di Piteccio, sulla linea Bologna-Pistoia, per L. 43,000.

Rete Mediterranea:

Provvista di due apparecchi di sollevamento per assi montati da destinarsi all'officina del Deposito locomotive di Torino, per L. 1610.

Costruzione di tre nicchie di ricovero nella galleria di Mucigliani, fra i km. 234.979 e 235.504 della linea Chiusi-Empoli, per L. 1300.

Sistemazione degli scoli d'acqua a monte della stazione di Rosarno, al km. 339.116 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 1990.

Rete Sicula:

Allacciamento del binario a monte colla seconda linea, costruzione di un marciapiedi interbinario ed impianto di un peso a bilico da 30 tonn. nella stazione di Comitini-Solfare, per L. 23,200.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Contratti approvati).

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

Con l'Impresa-Società Anonima La Phöenix di Laax-bei-Ruhrort, per la fornitura di cerchioni per locomotive, tenders e carri, per l'importo di L. 14,560;

Colla Ditta Luigi Conti, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della frana nel rilevato fra i chilometri 155.200 e 155.300, fra le stazioni di Castrogiovanni e di Leonforte, per L. 15.300.

Colla Ditta Antonino Scotti, per l'esecuzione delle opere occorrenti alla costruzione dell'officina elettrica per l'illuminazione della stazione di Messina, per l'importo di L. 19,000.

Colla Ditta Angelo Lo Bello, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea di approccio nella galleria 2ª Bussitti, sulla linea S. Caterina-Canicatti-Caldare, per l'importo di L. 7800.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che non avrà alcun seguito il provvedimento che il Ministero dei Lavori Pubblici aveva in animo di attuare, d'accordo con le Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico, per concedere l'abbuono del 5 per cento sui prezzi della tariffa eccezionale n. 902, piccola velocità, per le spedizioni all'estero di almeno 5000 carri di derrate alimentari, nel periodo di tempo compreso fra il 1° agosto 1903 ed il 30 giugno 1904, provvedimento che era inteso ad agevolare in ogni modo la esportazione delle derrate anzidette favorite dalla menzionata tariffa eccezionale, attuata coi Decreti Reali del 24 giugno e del 27 luglio del corrente anno.

— La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo con quella delle Ferrovie Sicule ed in seguito a consenso dell'Ispettorato governativo, ha prorogato a tempo indeterminato, fino cioè a nuovo avviso, la validità della tariffa locale n. 551, piccola velocità accelerata, relativa ai trasporti di bestiame bovino, suino ed ovino da Napoli e stazioni al sud di Napoli a stazioni sicule, la quale è scaduta nello scorso mese di ottobre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Aulla. — Abbiamo già pubblicata la notizia della domanda presentata da una Società estera per la costruzione ed esercizio di questo tronco. Ora una Commissione rappresentante una Società di costruzioni ha visitato il tracciato della Lucca-Aulla allo scopo di rendersi esatto conto delle difficoltà della linea.

Ferrovia Ascoli-Roma. — Il 26 corrente avrà luogo ad Ascoli Piceno un comizio per reclamare la costruzione di una nuova linea ferroviaria, che passando per Corese, Rieti e Antrodoco, unisca direttamente Ascoli con Roma.

Altri comizi, per lo stesso scopo, saranno presto tenuti a Rieti ed a Roma.

Ferrovia di Valle Caudina. — Il sig. Cilli, rappresentante di una Società francese, ha annunziato all'on. Del Balzo d'aver fatta la domanda di concessione al Governo per la costruzione del tronco ferroviario Cancello-Benevento per la Valle Caudina.

Ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino. — Un recente R. Decreto ha approvata e resa esecutoria la convenzione relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia meccanica ed a sezione normale, da Croce S. Spirito a Borgo S. Donnino.

Ferrovia elettrica del Lago di Garda. — L'Ispettorato governativo delle Ferrovie, Circolo di Verona, chiamato a fare il primo esame del progetto tecnico-finanziario unito alla domanda di concessione e sussidio chilometrico, ha esaurito fino dal 30 p. p. ottobre il suo compito e rispedito al Ministero dei Lavori Pubblici progetto e Relazione.

Nel Rapporto l'Ispettorato ha riconosciuta e appoggiata l'utilità pubblica e la piena eseguibilità in linea tecnica, salve leggiere varianti di tracciato.

Ferrovia elettrica a Cassino. — Ad Atina sono in corso le pratiche per l'impianto di una ferrovia Cassino-Atino-Sora, che congiungerebbe la linea Roma-Napoli con la Roccasecca-Avezzano.

Ferrovia elettrica di Capri. — Avant'ieri il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha firmato la convenzione per la concessione, pel periodo di 70 anni, ai signori ingegneri Caneva Aristide e Brancaccio Leopoldo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione elettrica dalla Marina all'abitato di Capri.

Per la stazione di Arona. — Proseguono con lena i lavori della stazione di Arona. Il nuovo ed elegante fabbricato trovasi di già all'altezza di oltre il primo piano e presto sarà terminato.

I lavori saranno ultimati nel 1904.

La stazione ferroviaria elettrica di Cavaria. — L'8 corrente si è inaugurata la stazione ferroviaria elettrica di Cavaria, sul tronco Gallarate-Varese.

Assistevano il Ministro Ronchetti, il conte Sanseverino, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea, l'ing. Gamacchio, Ispettore-capo, e gl'ing. Gardellini ed Anghilleri della Mediterranea.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1903.* — Nella decade 21-31 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,088,516, con un aumento di L. 52,935.02 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 56,817,122; presentando un aumento di L. 1,491,935.14 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1903.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 5,554,023.95, con un aumento di L. 275,022.40 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1903 si ragguaglia a L. 120,167,157.09, e presenta un aumento di L. 3,502,509.12 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie Romane. — La Società delle tramvie e ferrovie elettriche di Roma ha condotto a termine, e fu anche collaudato, il primo tronco della linea che da Porta San Giovanni condurrà a Frascati, Grottaferrata, Rocca di Papa, Marino, Genzano, Albano, ed agli altri Castelli romani. Il tronco misura due chilometri.

Tramvia Vicenza-Marostica. — Il Comitato promotore di questa tramvia si adunò ieri l'altro alla Camera di Commercio di Vicenza, e deliberò che la linea Vicenza-Marostica abbia da essere prolungata fino a Bassano.

Tramvia elettrica Riese-Asolo. — L'8 corr. ad Asolo il Comitato locale per la tramvia Castelfranco-Riese-Asolo tenne la sua prima seduta. Nominò l'ing. Gian Galeazzo Pasqualini presidente e il rag. Luigi Biadene segretario. Si sono messi già in rapporto col presidente del Comitato provinciale e coll'ing. Brassine, che ora è a Riese e sta elaborando il progetto da presentare alla Provincia, per la concessione della sede stradale, che indubbiamente verrà data.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Federali Svizzere. — In seguito al compimento del riscatto delle quattro Reti ed in relazione alle mutate condizioni, la sessione autunnale dell'Assemblea federale si è molto occupata di questioni ferroviarie.

Esaurita la discussione sul Bilancio e sulla Relazione dell'esercizio 1903 delle Ferrovie federali, si esaminò la questione del personale, in relazione alla legge sul lavoro, che dovrà avere pronta applicazione sulle Ferrovie federali, e si convenne che pel 1904 era necessario un aumento di 1155 agenti.

Ancora più accentuati degli scorsi anni sono i rimarchi per i ritardi dei treni. Nel Consiglio Nazionale, il Relatore della Commissione afferma di essere i ritardi diventati una vera piaga del paese. Tutti si chiedono che cosa faccia al riguardo la Confederazione cui spetta la sorveglianza. Il Dipartimento Federale dovrebbe intervenire con maggiore energia; tale sarebbe il desiderio di tutto il pubblico viaggiante. Il Consigliere federale Zemp, reggente il Dicastero delle Ferrovie, non potè che confermare la fondatezza dei lagni e promettere di porvi riparo con la possibile sollecitudine. Oltre alle cause dei ritardi, già note, e cioè la deficienza di carrozze che si verifica in estate di fronte al movimento massimo dei viaggiatori, l'aumento di coincidenze, l'aumento della velocità media dei treni, le ripercussioni dei ritardi dal servizio internazionale, il predetto funzionario indicò ancora quale altra causa dell'inconveniente il servizio dei pacchi postali enor-

memente cresciuto, che deve essere fatto coi treni, nonchè il trasbordo dei pacchi stessi. Va ancora aggiunto il fatto che i treni partono troppo lentamente dalle stazioni, raggiungendo la loro velocità normale solo dopo considerevole percorso.

Ferrovia Bellinzona-Mesocco. — Il Comitato promotore della ferrovia elettrica mesolcinese ha chiesto all'alto Consiglio Federale una proroga di due anni alla sua concessione per la ferrovia suddetta, onde presentare i piani tecnici e finanziari.

Il Governo dei Grigioni, da parte sua, non fa alcuna opposizione all'istanza, ed anzi la raccomanda al Dipartimento Federale delle ferrovie.

Dal rapporto della Commissione di esperti dipenderà moltissimo l'accordare o meno il richiesto sussidio dello Stato.

Ferrovia Tunisi-Biserta. — Prossimamente avrà luogo l'aggiudicazione per la concessione di una ferrovia elettrica a trolley fra Tunisi e Biserta. Oltre la ferrovia la Società concessionaria avrà altresì l'impresa della illuminazione elettrica della città di Biserta e la costruzione di edifizi militari.

Ferrovie nella China e loro sviluppo. — Un Rapporto del signor Detring, Commissario delle Dogane imperiali chinesi a Tientsin, tratta la questione delle ferrovie nella China. Quando la Corte rientrò a Pechino, nel gennaio 1902, il patrocinio ch'essa accordò alla ferrovia, seguito dai decreti che ordinavano la costruzione di linee speciali fra la capitale, il palazzo d'estate e le tombe occidentali, ebbe per risultato di distruggere gli ultimi scrupoli delle classi le più ostinate nelle vecchie abitudini e di dare un impulso alla costruzione delle ferrovie, che era mancato fino allora, quantunque gli indigeni, in generale, vi facciano buona accoglienza. La linea da Pechino a Sciangai-Kouan, avrebbe, si dice, gettato tre milioni di *taels* lo scorso anno, contro un capitale di dieci milioni di *taels*. Il trasporto per le vie fluviali è lungi dall'aver perso per effetto di questa concorrenza, poichè essa ha per conseguenza di ravvicinare il traffico di transito lungo i fiumi vicini, e i proprietari di *giunche* hanno guadagnato del denaro nel trasporto del materiale di costruzione a monte per la linea di Lou-han e del *Veking Syndacate*, che ora spingono i loro lavori in queste regioni. Verso la fine dello scorso anno si ebbe la notizia che la Banca russo-chinese era riuscita nelle sue trattative per la costruzione di una linea che parte da Chen-tin-Fou. Lasciando in disparte il significato politico della cosa, dice il signor Detring, bisogna riconoscere che ben pochi si rendono conto dei mutamenti economici che determinerà questa linea, più ancora di quella che costruirà il *Veking Syndacate*. I geologi e gli esploratori si accordano nel dichiarare che la provincia di Chansi possiede il più ricco bacino carbonifero del mondo, a fianco a dei giacimenti di ferro di grande prodotto e di calci abbondanti. Finora la totale mancanza di strade e la cattiva manutenzione dei corsi d'acqua hanno impedito che lo sviluppo industriale esca da limiti affatto primitivi, ed hanno tenuta la popolazione in uno stato di ozio per così dire forzato. Tientsin è il porto marittimo del Chansi, e l'*interland* commerciale abbraccia il Shensi settentrionale e anche una gran parte del Kan-sou.

Ogni passo in avanti che fa la ferrovia, nella direzione dell'Est, permette di far entrare dei nuovi prodotti nell'insieme del movimento, grazie alla diminuzione del costo dei trasporti.

Fino ad ora, dice il Rapporto, il raccordo delle ferrovie col grande Transiberiano ha avuto poco effetto sulla situazione commerciale di Tientsin. Esso ha accorciato il tragitto fra l'Europa e una parte della China: il servizio postale venne accelerato, senza che sia regolare. Il signor Detring vede nelle ferrovie del Nord della China un mezzo di condurre le merci del Thibet e del Turchestan a Tientsin.

Notizie Diverse

L'illuminazione elettrica dei treni con accumulatori in America. — Si annunzia che la Compagnia americana della Pensilvania Railroad ha fatto una importante ordinazione a Edison delle nuove batterie che l'illustre scienziato ha recentemente inventato e che permetterebbero, sembra, di assicurare nelle migliori condizioni l'illuminazione elettrica delle vetture ferroviarie.

Nuovo freno ungherese. — La *Revue d'Orient* annunzia, con entusiasmo, che degli inventori ungheresi hanno trovato un freno automatico, battezzato « Brevetto Seile », di cui si dicono meraviglie, e che caldamente è appoggiato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ungheresi.

Il detto freno sarebbe costruito dalle Officine Ganz e C. di Budapest. Il giornale non reca alcuna descrizione dell'apparecchio, che sarebbe già stato esperimentato con successo nel Belgio e in Russia sulla linea Mosca-Kazan.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Monte S. Giuliano (Trapani) (19 novembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Palizzolo Ballata Canalotti che dalla Chiesa di Palizzolo arriva in contrada Canalotti, di m. 9390, provv. agg. al signor Luigi Augugliaro, domic. a Monte S. Giuliano, via Tommaso Guazzari, 13, col ribasso del 3 0[0 su L. 163,561.83. Cauzione L. 5000. Dep. spese L. 500.

Amministrazione Provinciale Roma (19 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione della diramazione della strada provinciale Frosinone-Gaeta per la staziono di Frosinone, lunga metri 945.60 per il prezzo di L. 40,539.54. Cauzione provv. L. 2000. Fatali 30 novembre.

— (19 novembre). — Appalto dei lavori di costruzione di una nuova strada provinciale detta della Commenda tra la Cassia e la Varentana e precisamente presso il Bagnaccio nella Cassia alla Varentana presso il Borgale, lunga km. 11,857, in base al prezzo di L. 171,232.68. Cauzione L. 700. Fatali 30 novembre.

Amministrazione Provinciale di Potenza (20 novembre, ore 11, a termini abbrev.). — Appalto della fornitura di brecciame ed altre opere di manutenzione sul 1° tronco della strada provinciale Peuceto Lucana, dalla nazionale Appulo Lucana al ponte sul Bradano, di lunghezza m. 31,030.50, esclusa la traversa di Tolve, di m. 525, per la durata di un quinquennio, a decorrere dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per la complessiva somma di L. 35,000, di cui L. 32,500 a base d'asta. Dep. provv. L. 1700. Fatali 30 novembre.

Municipio di Ravanusa (Girgenti) (20 novembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua potabile con derivazione della sorgente S. Caterina, ex feudo Grottarossa in territorio di Caltanissetta, all'abitato di Ravanusa. Provv. agg. per L. 198,116.78, col ribasso cioè del 15,51 0[0. Dep. provv. L. 7660. Cauzione L. 22,900. Ultimazione lavori 12 mesi.

Municipio di Catanzaro (21 novembre, ore 12, unico definitivo.). — Appalto dei seguenti lavori: 1° costruzione del Colombario in angolo tra il muro di prospetto a sud ed il lato ovest del Cimitero Comunale per L. 14,564 ivi comprese L. 1486.19. 2° costruzione del portico al Colombario già costruito che guarda a nord per Lire 6000 ivi comprese L. 534.87, totale L. 20,564. Dep. provv. L. 1000. Cauzione decimo.

Municipio di Viterbo (Roma) (21 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di diramazione dei condotti dell'acqua Palanzana nell'interno della città in 2 lotti, e cioè: posa dei condotti, cavi e murature per L. 20,000; 2° lavori di pavimentazione stradale per L. 5600. Dep. provv. L. 2000 pel 1° lotto; L. 500 pel 2° lotto. Fatali 6 dicembre, ore 12.

R. Prefettura di Parma (21 novembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori di otturamento del gorgo di Ragazzola a tergo dell'argine destro di Po in Roccabianca per L. 24,850. Docum. fino al 15 novembre, ore 12. Consegna lavori 90 giorni.

Municipio di Codroipo (Udine) (22 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del fabbricato scolastico per le frazioni di Goricizza e Pozzo per L. 15,996.69. Dep. provv. L. 1600. Cauzione L. 1800. Dep. spese L. 800. Ultimaz. lavori 150 giorni.

Municipio di S. Pancrazio Salentino (Lecce) (23 novembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo Cimitero a 500 metri dell'abitato lungo la via provinciale per Manduria per L. 9972.44. Dep. provv. L. 350. Cauzione L. 950.

Deputazione Provinciale di Potenza (23 novembre). — Appalto della fornitura di brecciame ed altre opere di manutenzione pel 2° tronco della strada provinciale Peuceto Lucana, dal ponte sul Bradano al confine della provincia verso Gravina, di lunghezza metri 23,779.50, per la durata di un quinquennio a decorrere dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, in base alla presunta complessiva somma di L. 53,000 di cui 49,000 a base d'asta. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Porto Maurizio (25 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori sul prolungamento della scogliera a difesa della strada provinciale litoranea fra Santo Stefano mare e Riva Ligure per m. 50 circa verso ponente e m. 75 verso levante, e per ricostruzione del parapetto ed opere accessorie per L. 12,800, di cui L. 100 per lavori a corpo e L. 12,700 per lavori a misura. Consegna lavori 5 mesi. Docum. fino al 20 novembre, ore 17. Deposito provv. L. 500. Fatali 12 dicembre, ore 17.

Municipio di Roma (25 novembre, def.). — Appalto della manutenzione triennale delle vie, piazze, vicoli, ecc., di Roma in sei lotti, per l'importo di L. 25.000 ciascuno e per un triennio. Cauzione per ciascun lotto L. 2500. Dep. L. 1200.

Municipio di Castellammare di Stabia (Napoli) (26 novembre, ore 11). — Appalto della manutenzione di tutte le strade comunali a brecciame ed a terra della città e terzieri per annue L. 16,280, più L. 476 pel tratto di strada che dalla piazza Principe di Napoli mena al ponte di Scanzano, nell'ambito del Comune medesimo. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 350.

Municipio di Torino (26 novembre, unico). — Appalto della costruzione di un edificio per le scuole elementari di Valdocco, escluse le opere da falegname, nell'area compresa fra la via Cottolengo a nord, la via Biella a ponente, una via ancora da denominare a sud, ed un sedime ad uso pubblico a levante, per L. 300,000. Deposito provv. L. 25,000. Dep. spese L. 5000. Consegna lavori 13 mesi.

Congregazione di Carità di Oderzo (Treviso) (26 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato a sede della Casa di Ricovero per L. 50.000. Dep. provv. L. 1500. Dep. per spese L. 1000. Cauz. L. 4000.

Amministrazione Provinciale di Potenza (28 novembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di una variante, di lunghezza m. 2,856.75, in contrada Perfido, fra le opere n. 3 e 13, sul 2° tronco inferiore Ragone S. Giorgio Lucano, della strada Rotonda-Valsanni, per la somma di L. 32,962.33. Cauz. provv. L. 1500.

R. Prefettura di Compobasso (28 novembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione dei parapetti sui cammini di ronda del carcere giudiziario di Campobasso. provv. agg. per L. 11,033.05. Consegna lavori 8 mesi. Docum. 20 novembre. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Ancona (28 novembre, ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia metallica sul ponte sporgente dei magazzini generali nel porto di Ancona pel ricovero delle mercanzie, provv. agg. col rib. del 5.07 0[0 per L. 42,563.80, e cioè per L. 40,405.32. Dep. provv. L. 2500. Documenti fino al 23 novembre.

R. Prefettura di Reggio Calabria (2 dicembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'ala sinistra sud-ovest del braccio cellulare del carcere giudiziario di Gerace marina, provv. agg. col ribasso dell'8.50 0[0 su L. 55,112, e cioè per L. 50,427.48. Consegna lavori 500 giorni. Docum. 24 novembre. Dep. provv. L. 4000.

R. Prefettura di Napoli (3 dicembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la sistemazione montana del torrente Leone e suoi affluenti: Croce di Castello, Palmentiello Olivola, Ventarielli, Re delle Vigne, Abbadia e Maresca, siti nel tenimento di Somma e Vesuvio ed appartenenti alla bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio, per L. 28,900.78. Consegna lavori 6 mesi. Docum. 23 novembre. Dep. provv, L. 1500. Dep. spese L. 800.

Deputazione Provinciale di Avellino (3 dicembre, ore 11, 2°). — Appalto della manutenzione della strada provinciale n. 7, Martiniello-Ponte Sele, tronco della provinciale di Melfi (Martiniello), alla nazionale Contursi-Barletta (Ponte Sele), di m. 30,693, per annue L. 6137.08, per 5 anni. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Verona (5 dicembre, ore 14, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura del fiume Tartaro da Bastion S. Michele a Canton di Zelo, nei Comuni di Cerea, Legnago, Villabartolomea e Castagnaro, per L. 73,160. Docum. 26 novembre. Dep. provv. L. 3700. Dep. spese L. 2000.

R. Prefettura di Padova (7 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione definitiva dell'argine sinistro d'Adige nel primo tronco dell'abitato di Cavarzere, di m. 1109, lungo il ciglio arginale esterno, della normale corrispondente al ponte del Passetto sul Gozzone fino all'asse del ponte provinciale sull'Adige in Cavarzere, per complessive L. 362,000. Dep. provv. L. 25,000. Consegna lavori 4 anni. Docum. 27 corrente. Fatali senza ulteriore avviso 23 dicembre, ore 12.

R. Prefettura di Firenze (9 dicembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti al prolungamento degli argini di seconda categoria in destra del torrente Bisenzio, tra il fosso di Piano e la foce, in destra d'Arno, tra la foce del Bisenzio e la ferrovia Livornese, e in sinistra d'Arno fra la strada comunale di Leccio presso il rio Rimaggio e la strada provinciale Firenze-Pisa, per complessive L. 102,360.05. Dep. provv. L. 5000. Consegna lavori 12 mesi. Documenti 28 corrente.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'armi di Terni. — Perugia (24 novembre, ore 16, unico def.). — Appalto della fornitura di rame in filo sagomato kg. 1760, a L. 2.50, totale L. 4400. Deposito L. 440. Consegna 30 giorni.

Direzione Officina Costruzione di Artiglieria di Napoli (26 novembre, ore 14). — Fornitura di kg. 1000 di stagno in pani, a L. 3.50 al kg., L. 3500. Dep. provv. L. 350. Consegna 30 giorni.

— (28 novembre, ore 14, defin.). — Fornitura di kg. 11,000 di rame in pani, a L. 1.80 al kg., L. 19,800. Cauz. L. 1980. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale dell'Arsenale di Spezia (30 novembre, ore 11, unico). — Fornitura di cavi e fili elettrici agli Arsenali, per complessive L. 38,000. Dep. L. 3800.

Direzione Artiglieria e Fabbrica d'Armi di Terni (Perugia) (30 novembre, ore 16, unica). — Fornitura di acciaio dolce e duro, kg. 23,000 dolce in verghe tonde, e kg. 35,000 duro in verghe tonde, a L. 0.50 al kg. Totale L. 29,000. Dep. L. 2900, Consegna 30 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (1° dicembre, ore 11). — Provvista alla R. Marina di fanali elettrici per l'illuminazione delle regie navi, per complessive L. 40,000. Cauz. L. 4000, Fatali 23 dicembre, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Novembre 7	Nov. 14
Azioni	Ferrovie	Biella	L. 567	567
»	»	Mediterranee	» 464	465
»	»	Meridionali	» 673	681.50
Azioni	Ferrovie	Pinerolo (1ª emiss.)	» 460	460
»	»	» (2ª »)	» 445	445
»	»	Secondarie Sarde	» 267	268
»	»	Sicule	» 674	674
Obbligazioni	Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e		
»	»	Sicule *A. B. C. D*	» 361.25	362.75
»	»	Cuneo 3 0[0	» 385.50	385.50
Obbligazioni	Ferrovie	Gottardo 3 1[2 %	» 100.30	99.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 504.50	505
»	»	Meridionali	» 350.50	351.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318.50
»	»	» 2ª emiss. »	323	322.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 353	355
»	»	» serie *B*	» 353	355
»	»	» 1879	» 353	355
»	»	Savona	» 378	378
»	»	Secondarie Sarde	» 512	511
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 516	516
»	»	Tirreno	» 517	517
»	»	Vittorio Emanuele	» 371.75	372.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1903. — 12ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1065**	—
Media.	**4760**	**4760**	»	**1065**	**1050**	+ **15**
Viaggiatori	1,644,660.00	1,667,764.54	— 23,104.54	73,359.00	76,368.10	— 3,009.10
Bagagli e cani. . . .	99,728.00	96,167.66	+ 3,560.34	2,279.00	2,101.07	+ 177.93
Merci a G.V. e P.V. acc.	541,145.00	532,994.96	+ 8,150.04	21,210.00	21,221.81	— 11.81
Merci a P. V. . . .	2,603,629.00	2,540.549.23	+ 63,079.77	102,506.00	98,413.61	+ 4,092.39
TOTALE .	4,889,162.00	4,837,476.39	+ 51,685.61	199,354.00	198,104.59	+ 1,249.41
	Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1903.*					
Viaggiatori	22,345,284.00	21,867,022.95	+ 478,261.05	1,084,700.00	1,062,173.23	+ 22,526.77
Bagagli e cani. . . .	1.044,135.00	1,012,879.30	+ 31,255.70	35,816.00	33,594.00	+ 2,222.00
Merci a G.V. e P. V. acc.	4,990,208.00	4,828,164.26	+ 162,043.74	190,820.00	183,969.47	+ 6,850.53
Merci a P. V. . . .	26,071,684.00	25,324,574.18	+ 747,109.82	1,054,475.00	1,012,809.47	+ 41,665.53
TOTALE .	54,451,311.00	53,032,640.69	+ 1,418,670.31	2,365,811.00	2,292,546.17	+ 73,264.83
	Prodotto per chilometro.					
della decade	1,027.13	1,016.28	+ 10.85	187.19	186.01	+ 1.18
riassuntivo	11,439.35	11,141.31	+ 298.04	2,221.42	2,183.38	+ 38.04

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria —	—			11 — a.		—		—
Douvres —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o. E. oc.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	Per la grande cintura
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon Arr.	12 19 p.	1 38 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 58 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21:19
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria Arr.	21 32	-	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze —	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M. — Sleeping-cars con Dining-car.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa —	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl.
Torino Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a, 2a, 3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime (ora fr.) Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime (ora E. oc.) Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross Arr.	8 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

A. Penton Dirett. propr. respons.

ANNO XXXVI. Sabato, 28 Novembre 1903. NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LE CONFERENZE ED I COMIZI
IN FAVORE DELL' ESERCIZIO DELLE FERROVIE
fatto direttamente dallo Stato

Mentre le Camere di Commercio italiane, le quali a buon diritto sono le rappresentanti dei cittadini che si servono in più larga misura dei trasporti ferroviari, si pronunziarono in grande maggioranza in favore dell'esercizio ferroviario fatto da Società private, vediamo sorgere nelle principali città italiane dei comizi e delle conferenze promosse dai ferrovieri ascritti alla organizzazione socialista, ovvero dai maggiorenti del partito socialista per patrocinare invece l'esercizio ferroviario fatto direttamente dallo Stato.

Qui a Torino abbiamo avuta nello scorso mese una conferenza promossa dai ferrovieri, e fu oratore l'on. Bissolati, il quale, con quella sincerità che lo distingue, mise come postulato ai suoi ragionamenti e alle sue deduzioni, che il problema ferroviario doveva essere risolto in modo da concorrere ai fini ed agli ideali del partito socialista.

Non è il caso di riferire qui e discutere le cose dette dall'on. Bissolati, ma parmi utile il far notare che il postulato, dal quale egli è partito, è un grave errore. Il problema ferroviario è essenzialmente un problema economico e tecnico, e deve essere studiato in sè stesso facendo astrazione da ogni considerazione politica, e da ogni idea di partito, e la sola soluzione che deve essere preferita è quella che soddisfa ai dati economici e tecnici, o in altri termini quella che impone minori sacrifizi ai contribuenti, e che risponde meglio ai bisogni di coloro che si servono delle ferrovie.

Ma, limitandoci sempre a quello che avviene a Torino, assai più degne di considerazione sono le conferenze indette dalla Società democratica XX Settembre, nelle quali sono ammessi oratori di ogni partito, e sebbene l'ambiente sia predisposto evidentemente in favore dell'esercizio di Stato, pur tuttavia sono ammesse le discussioni in contraddittorio.

Nella prima seduta del 16 corrente fu notevole il discorso dell'ex-deputato Sanguinetti, l'antico e fiero oppositore delle convenzioni del 1885, il quale, costante nelle sue idee, non vuole altro esercizio che quello fatto direttamente dallo Stato.

Nella seconda seduta del 23 corrente abbiamo sentita la tesi opposta, sostenuta dall'avv. Cabiati, redattore del giornale « La Stampa », il quale sottossopra sostenne le idee svolte dall'on Zanardelli, e cioè che si debba dar la preferenza all'esercizio fatto da Società private, ma che il Governo debba ricorrere all'esercizio diretto dello Stato, qualora non si possano ottenere buone condizioni dalle Società private. Il secondo discorso fu dell'on. Nofri, il quale fra molti applausi ripetè in gran parte le cose da lui dette alla Camera dei Deputati nella seduta del 28 scorso maggio. E la seduta finì con il discorso dell'ingegnere Sincero, il quale, con la facilità di eloquio che gli è abituale, ribatte le conclusioni dell'on. Nofri, dimostrando che dalle premesse, anche giuste, da lui fatte, non si può conchiudere per l'esercizio di Stato.

Ora viene annunziata una terza conferenza, alla quale interverrà l'on. Sacchi, del quale sono ben note le idee sia per il suo discorso fatto alla Camera nel 3 scorso giugno, sia per il discorso fatto qui a Torino precisamente in occasione della inaugurazione della Società democratica XX Settembre.

***

Non credo che sia conveniente di fare nel « Monitore » un riassunto delle cose dette dai diversi oratori, ma mi pare che sia cosa utile il notare che l'on. Nofri tornò a sostenere e svolgere la sua tesi che le Società private sono fatalmente spinte per l'interesse dei loro azionisti, a rubare e a frodare lo Stato, e la cosa è tanto naturale ed umana che ognuno farebbe lo stesso, e, soggiunge l'on. Nofri, lo farei anch'io se mi trovassi alla direzione delle Società.

Ecco a quali eccessi conduce lo spirito partigiano e la mania di combattere il capitale rappresentato dalle Società ferroviarie!

Nissuno certo si aspetta che una Società collettiva sacrifichi gli interessi degli azionisti per un eroico spirito umanitario o patriottico; gli atti di eroismo possono essere compiuti soltanto da un privato. Ma quella stessa ragione che impedisce ad una Società collettiva un atto di eroismo, le impedisce pure di dipartirsi da quei principii generali

di onestà e giustizia che rappresentano gli interessi della collettività sociale.

Come soltanto il privato può compiere un atto eroico, così anche soltanto il privato può adoperarsi deliberatamente a frodare e derubare lo Stato.

Ma vi è ancora di più. Una Società che è costituita e che vive per fare un servizio pubblico, ha evidente interesse di conciliarsi il favore del pubblico, e a questo scopo deve subordinare ogni sua azione anche indipendentemente da ogni sentimento più elevato.

Ma anche volendo fare astrazione da tutto ciò, noi dobbiamo ancora considerare che fortunatamente non ci troviamo in una delle repubbliche americane, e che da noi lo Stato difende i suoi diritti, e che vi sono delle leggi, e che vi sono dei tribunali incaricati di far rispettare queste leggi.

Solo lo spirito settario può far sconoscere la evidenza di questi principii, e credo che alla infausta influenza dello spirito settario di oggi, si potrebbe applicare il famoso verso di Orazio contro la fame dell'oro!

Il Ministro Balenzano nel suo discorso del 2 scorso giugno, parlando precisamente delle relazioni che erano passate fra il Governo e le Società esercenti, diceva che i molti dissidii che erano sorti in questi diciotto anni in generale erano stati risolti contro il Governo stesso.

E questa confessione del Ministro, se si considera in sè stessa e in modo indipendente da ogni spirito partigiano, evidentemente significa che lo Stato è stato generalmente troppo zelante e troppo autoritario nell'interpretare le Convenzioni del 1885 e nel pretendere dalle Società più di quello che giustamente poteva pretendere, e che per queste smodate pretese ha dovuto subire l'umiliazione di vedersi condannato dalle sentenze arbitrali e giudiziarie.

Solo lo spirito settario può capovolgere le cose e far affermare, come ha affermato l'on. Nofri, che le Società hanno derubato e frodato lo Stato, mentre l'evidenza dei fatti dimostra che le Società si sono limitate a difendersi dalle smodate esigenze del Governo.

E questo malaugurato spirito settario ha spinto l'onorevole Nofri e molti dei suoi correligionari all'eccesso anticivile di affermare nello stesso Parlamento che le sentenze arbitrali, le sentenze dei Tribunali e perfino quelle della Suprema Corte di Cassazione erano state parziali e pagate dalle Società!

Che cosa resta più di sacro per lo spirito settario!

***

Tralascio ogni altra osservazione sulle inesattezze che si dicono e si ripetono dai signori socialisti al Parlamento ed ai comizi e sulle deduzioni che erroneamente se ne ricavano. Ma non posso non rilevare una strana affermazione dell'on. Nofri, la quale, l'altra sera che io lo intesi, mi fece involontariamente pensare ai romanzi di Ponson du Terrail.

L'on. Nofri, parlando delle frodi fatte dalle Società esercenti, disse che bastarono due parole un poco vaghe ed incerte che si trovano in un articolo delle Convenzioni, perchè le Società frodassero allo Stato la somma di 100 e più milioni.

Lo scrittore di un romanzo può benissimo far dipendere grandi avvenimenti da piccolissime cause; il lettore resta gradevolmente sorpreso ed impressionato, e loda la fantasia dell'autore. Forse questa è anche buona arte per gli oratori dei comizi, ma nella vita reale i grandi effetti sono sempre prodotti da grandi cause; e nel nostro caso, se lo Stato si è trovato obbligato a far fronte ad enormi spese impreviste, le cause sono ben più gravi ed imponenti che tutte le clausole più o meno precise delle Convenzioni del 1885.

Le grandi cause sono state molte e complesse, ma qui cercherò di indicarle in modo sommario:

a) La terribile crisi economica e finanziaria che si è scatenata in Italia dal 1885 al 1895 e la quale a sua volta è stata prodotta da cause generali diverse, ma in modo peciale dall'inconsulta politica del Governo italiano; e, se ben si guarda, è un vero miracolo che questa crisi non abbia portata la rovina totale, e che l'economia nazionale abbia potuto risorgere malgrado gli errori commessi;

b) Il cieco ottimismo dei contraenti delle Convenzioni del 1885, i quali non seppero accorgersi della crisi che già era iniziata e credettero di poter contare fin dal primo anno su un prodotto iniziale di 212 milioni e su un incremento annuale del 3 40 0|0. Ed i fatti dimostrarono quanto enorme fosse questa cecità, poichè il prodotto iniziale tardò a verificarsi quasi dieci anni e l'incremento dei prodotti si limitò a poco più del 2 0|0;

c) La completa ignoranza dello stato in cui si trovavano le linee ferroviarie, che permise di credere che con la spesa di 144 milioni del famoso allegato *B* si potessero mettere in regolare stato di servizio, mentre dopo il completo stato di abbandono in cui erano cadute, sarebbe stata necessaria una somma tre volte maggiore;

d) L'ignoranza ancora più grande dello stato del materiale mobile, al quale si credette di provvedere con uno stanziamento di 15 milioni, i quali furono in realtà quasi intieramente assorbiti a pagare i debiti dell'azienda Alta Italia. Non solo il materiale mobile era deficiente di numero, ma era composto di veicoli di tipi impossibili e perfino pericolosi alla circolazione.

Se si guardano le Convenzioni del 1885 in astratto, esse sono di gran lunga migliori di quello che oggi si dice dai facili critici del poi; il vero, e direi quasi, il solo difetto di quelle Convenzioni è che non corrispondevano alla realtà delle cose sulla quale si erano illusi Governo e Società. I guai delle linee, i guai del materiale mobile preesistevano evidentemente alle Convenzioni e alle attuali Società esercenti, ed è una vera ingenuità, una vera ingiustizia quella dei nostri moderni critici di voler addebitare ogni male ed ogni delusione a questo o quell'articolo delle Convenzioni, o al malvolere delle Società.

Ing. Luigi Montezemolo.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1903

Signori,

Siamo spiacenti di dover incominciare la nostra Relazione coll'annunciarvi che il Consigliere senatore avv. Filiberto Frescot ha rassegnato le sue dimissioni nel giugno ultimo scorso.

A nulla valsero le nostre vive premure perchè non privasse della sua cooperazione la Società, alla quale apparteneva fino dalla sua origine, ed al Consiglio non rimase che dargliene atto, esprimendogli il suo vivo rincrescimento.

Veniamo ora a riferirvi sulle risultanze dello scorso esercizio.

a) Lunghezza delle linee.

Nel corso dell'esercizio 1902-1903 la rete principale non ha avuto nessuna variazione; si è aperto invece al 20 agosto 1902 il tronco Balsorano Avezzano, di km. 37, appartenente alla rete secondaria.

La lunghezza effettiva della rete esercitata per conto dello Stato, computata sempre per metà la linea Milano-Chiasso, di km. 52, comune coll'Adriatica, ed esclusa, come pel passato, la Piacenza-Parma, di km. 58, al 30 giugno 1903 rimaneva per la rete principale di . . km. 4760
e diventava per la rete secondaria di . . . » 1065

In totale km. 5825

La lunghezza media per l'esercizio 1902-1903 fu:
per la rete principale come sopra di . . . km. 4760
per la rete secondaria di . . . . » 1060

In totale km. 5820

In confronto al 30 giugno 1902, la lunghezza assoluta dell'intera rete crebbe di 37 chilometri, e la lunghezza media nell'esercizio 1902-1903 superò di 42 chilometri quella del 1901-1902.

Aggiungendo le linee esercitate non per conto dello Stato e precisamente:
il tronco Confine francese-Modane di . . . . km. 12
la linea Roma-Albano-Nettuno . . . . » 67
» Roma-Ronciglione-Viterbo . . . . . » 97
» Varese-Porto Ceresio . . . . » 15

in totale km. 191

la lunghezza effettiva della rete per l'esercizio 1902-1903 risulta di km. 6016, e la lunghezza media di km. 6011, con un aumento quindi di ben 1859 chilometri in confronto all'estesa della rete assunta al 1° luglio 1885, e cioè del 44.72 0/0.

b) **Percorrenza dei treni, delle locomotive e dei veicoli.**

La *percorrenza dei treni* nell'esercizio 1902-1903 è stata complessivamente di km. 37,253,706, e cioè:

Treni a vapore:
sulla rete principale . . . km. 32,101,871
» secondaria . . . » 3,190,726
sulle linee in esercizio speciale » 705,021

35,946,618

Treni elettrici:
sulla linea Milano-Monza . . km. 53,638
» Milano-Varese . . » 1,143,755
» Varese-Porto Ceresio » 109,695

1,307,088

Totale km. 37,253,706

Rispetto al precedente esercizio 1901-1902 si hanno pertanto le seguenti differenze:

Nei treni a vapore:
sulla rete principale . . . . . in più km. 245,597
» secondaria . . . . . » 187,069
sulle linee in esercizio speciale . . » 36,636

in più km. 469,302

dei quali km. 48,110 in meno nei treni viaggiatori (1);
» 576,393 in più nei treni merci;
» 58,981 in meno nei treni materiali e di servizio.

Nei treni elettrici:
sulla linea Milano-Monza . . . in meno km. 3,484
» Milano-Varese . . . in più » 562,255
» Varese-Porto Ceresio . » » 105,189

In più km. 663,960

La *percorrenza delle locomotive* fu in complesso di chilometri 51,097,472, e cioè:

In servizio ai treni:
a semplice trazione . . . km. 35,946,618
in doppia trazione e sussidio . » 5,228,520
Locomotive isolate . . . » 1,052,298
» di riserva e stazionamento . » 2,327,550
» di manovra . » 6,542,486

51,097,472

(1) Nel precedente esercizio sono però compresi km. 189,204 treni a vapore eseguiti sulle linee Milano-Varese e Varese-Porto Ceresio, sostituiti poi dai treni elettrici.

Si ha pertanto il seguente aumento di percorrenza sul 1901-1902:

In servizio ai treni:
a semplice trazione . . . . km. 469,302
in doppia trazione e sussidi . . » 177,181
Locomotive isolate . . . . » 20,277
» di riserva e stazionamento . . . » 275,708
» di manovra . . » 351,338

1,293,806

L'aumento nel percorso delle locomotive di sussidio ed in doppia trazione fu di km. 55,717 nei treni viaggiatori, corrispondenti all'1.85 0/0, e km. 121,464 nei treni merci, corrispondenti al 5.94 0/0, e nel complesso un aumento del 3.51 0/0.

La *percorrenza dei veicoli* con treni a vapore è stata in complesso di assi-chilometro 1,093,660,849, e cioè:
Rete principale . . assi-km. 1,030,839,840
» secondaria . » 52,266,228
In esercizio speciale » 10,554,781

1,093,660,849

con un aumento di 24,432,264 in confronto dell'esercizio precedente. (Composizione media assi 30.51 per treno, quindi aumento di 0.37 per treno).

La percorrenza dei veicoli coi treni elettrici fu in complesso di assi-km. 11,069,333 (media di assi 8.45 per treno).

c) **Prodotti dell'esercizio.**

I prodotti del traffico, depurati dall'imposta erariale, ed i prodotti indiretti dell'esercizio furono nel 1902-1903 di L. 165,829,289.73, e cioè:
per la rete principale di L. 157,561,723.70 pari al 95.02 0/0
» secondaria di » 6,187,534.67 » 3.73 »
per le linee esercitate non per conto dello Stato di » 2,080,031.36 » 1.25 »

L. 165,829,289.73

Si ha quindi sul 1901-1902 un aumento:
per la rete principale di . . . . . L. 7,416,511.57
» secondaria di . . . . . » 395,939.09
per le altre linee di . . . . » 145,690.05

L. 7,958,140.71

corrispondente al 5.04 0/0.

I prodotti di cui sopra si ripartiscono come segue:

Gestione viaggiatori	L. 63,400,910.24	pari al 38.23	0/0
» bagagli e cani	» 3,206,525.23	» 1.94	»
» merci a G. V.	» 8,970,802.52	» 5.41	»
» merci P. V. acc.	» 6,279,945.91	» 3.79	»
» merci a P. V.	» 82,866,206.22	» 49.97	»
Prodotti indiretti . .	» 1,104,899.61	» 0.66	»

E così l'aumento di L. 7,958,140.71 si decompone in:
Gestione viaggiatori . . . . L. 3,703,551.85
» bagagli e cani . . . . . . » 227,094.86
» merci a G. V. (in meno) . . » 638.03
» merci a P. V. acc. . . . . » 504,889.45
» merci a P. V. . . . . . . » 3,517,769.68
Prodotti indiretti . . . . » 5,472.90

L'aumento del 1902-1903, in confronto al 1901-1902, si riassume in L. 3,930,646.71 per i trasporti viaggiatori e bagagli, ed in L. 4,022,021.10 per i trasporti delle merci.

L'aumento dei trasporti viaggiatori e bagagli è dato, in cifre tonde, più specialmente dai seguenti titoli:

Per circa L. 475,000 dal servizio dei treni elettrici sulle linee Milano-Varese e Varese-Porto Ceresio, aumento che va in aggiunta a quello di oltre L. 200,000 verifica-

tosi per il servizio stesso nel 1901-1902 in confronto al precedente servizio coi treni a vapore;

Per L. 2,500,000 dai maggiori incassi delle stazioni della rete, escluse quelle delle dette linee Varesine;

Per L. 535,000 da maggiori incassi fatti in conto prodotti mediterranei dai corrispondenti esteri;

Per L. 355,000 dai maggiori incassi dei corrispondenti italiani.

Possiamo quindi dire di avere avuto un discreto aumento su tutte le linee; più aocentuato fu quello sulle Varesine, in dipendenza del nuovo servizio elettrico.

L'aumento nei trasporti delle merci in L. 4,022,021 10 è attribuibile per due terzi al primo semestre dell'esercizio in esame, per un solo terzo al secondo semestre, ed è dato per la metà circa dagli incassi delle stazioni della rete e per il rimanente dagli incassi dei corrispondenti italiani ed esteri.

Durante il 1902-1903 il prodotto per chilometro in esercizio, rispetto alla lunghezza media della rete, fu di lire 27,588, in confronto di L. 26,499 ottenuto nel 1901-902.

(*Continua*).

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1902 e confronto col 1901

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto il consueto Resoconto statistico del Commercio e della Navigazione di Genova per l'anno 1902 in confronto col 1901, or ora pubblicato.

Come per gli anni scorsi (1) riporteremo e riassumeremo, secondo l'opportunità, i punti principali di questo Resoconto statistico accuratissimo ed interessante.

Il Resoconro, come sempre, è preceduto dalla *Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1902*, la quale fu, come al solito, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio nella seduta del 29 ottobre 1903, unitamente ai *Quadri statistici* che l'accompagnano.

I *Quadri statistici* sono divisi in due parti:

La *Parte prima* comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione e d'esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla e cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel Porto.

La *Parte seconda* contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

DALLA DELAZIONE-COMMERCIO.

Nell'anno 1902 il movimento del Porto di Genova per le merci in arrivo ed in partenza da e per l'estero e lo Stata ha raggiunto le tonn. 5,559,866, divise in tonnellate 4,789,970 di arrivo e tonn. 769,896 di partenza, e tonn. 5,158,946 con navigazione a vapore e tonnellate 400,920 con navigazione a vela. Ciò che dà in confronto dell'anno precedente un aumento negli arrivi ed una diminuzione nelle partenze, ed in complesso un aumento di tonn. 423,139, cui contribuì tanto il commercio internazionale che figura per tonn. 4,846,687, quanto quello in cabotaggio che fu di tonn. 713,179.

(1) Per richiamo ai precedenti *Resoconti degli ultimi 4 anni*, vedi: anno 1899 in confronto col 1898 nei numeri 4, 5, 7 del 1901
» 1900 » 1899 » 1, 2, 4 » 1902
» 1901 » 1900 » 51 del 1902 e 3 e 4 del 1903.

Le merci estere che furono sdoganate, esportate o spedite in transito sono state complessivamente di tonnellate 3,738,372, per un valore di L. 1,060,085,094, e paragonate con l'anno 1901 hanno dato un aumento nel peso di tonnellate 275,493, ma nel valore una diminuzione di L. 5,862,290.

Se in confronto dell'aumento del peso si ha invece una diminuzione del valore, ciò è conseguenza dell'aumento verificatosi nell'importazione di alcune merci che giungono in grande quantità, come carboni fossili, grani, cotone, alle quali è stato attribuito un prezzo unitario inferiore a quello alle stesse assegnato per l'anno precedente.

L'accennata quantità complessiva del movimento delle merci estere è rappresentata per tonn. 3,137,920 e per L. 583,850,098 dalle merci sdoganate, le quali di fronte all'anno 1901 hanno dato un aumento di tonn. 215,171 con una diminuzione però nel valore di L. 36,493,553; per tonn. 220,992 con uu valore di L. 276,284,142 dalle merci esportate con aumento nel valore di L. 4,821,144 e una diminuzione nel peso di tonnellate 25,964, ed infine per tonn 379,460 di un valore di L. 199,950,854 dal transito via di terra e via di mare con grandissima prevalenza del primo, ciò che diede un aumento di tonnellate 86,286 e di L. 25,810,119.

Dividendo le merci per categoria risulta che nelle merci sdoganate hanno contribuito all'aumento del peso le categorie: 1ª (Spiriti, bevande ed olii), 5ª (Canapa, lino e juta), 6ª (Cotone), 8ª (Seta), 12ª (Minerali e metalli), 13ª Pietre, terre, vasellame), 14ª (Cereali), 15ª (Animali e spoglie di animali), 16ª (Oggetti diversi), ed alla diminuzione del valore tutte le categorie della 1ª (Spiriti, bevande ed olii), 8ª (Seta), 14ª (Cereali) e 16ª (Oggetti diversi).

Nelle merci esportate parteciparono alla diminuzione del peso le categorie: 1ª (Spiriti, bevande ed olii), 2ª (Generi coloniali), 4ª (Colori e generi per tinta e concia), 5ª (Canapa, lino e juta), 8ª (Seta), 9ª (Legno), 10ª (Carta), 11ª (Pelli), 13ª (Pietre, terre, vasellame, ecc.), 14ª (Cereali), 15ª (Animali).

All'aumento del valore contribuirono le categorie: 2ª (Generi coloniali), 3ª (Prodotti chimici, generi medicinali, ecc.), 4ª (Colori e generi per tinta e concia), 5ª (Canapa, lino e juta), 6ª (Cotone), 9ª (Legno), 10ª (Carta), 11ª (Pelli), 15ª (Animali).

Il movimento ferroviario delle merci a piccola velocità negli scali di Genova e di Sampierdarena è asceso a tonnellate 4,805,385, ripartito in tonn. 988,909 in arrivo e tonn. 3,816,476 in partenza. E' stato snperiore di tonnellate 413,898, a cui parteciparono tanto le merci in arrivo quanto qnelle in partenza.

I vagoni caricati negli scali e nelle stazioni di San Benigno, Santa Limbania e Piazza Caricamento salirono a n. 307,761 con un aumento di vagoni 20,795, il quale riguarda le varie categorie di merci, ad eccezione del sale che diede invece una diminuzione. Poco meno della metà dei vagoni furono impiegati per il trasporto del carbone, nel quale l'Amministrazione ferroviaria partecipò per suo conto per vagoni n. 17,218.

Il movimento delle principali merci nel commercio con l'estero e di quelle che diedero notevoli differenze in confronto fra i due anni sono le seguenti:

Olio minerale (petrolio). — Vi è stata un'importazione di quintali 39,049 di fronte a quintali 32,788 importati nel 1901, con un aumento pertanto di poco meno di un quinto.

Quasi tutto giunse in cisterne, essendo minima la quantità arrivata in barili ed insignificante quella in cassette. Più degli otto decimi è di provenienza dagli Stati Uniti d'America. Il rimanente è nella massima parte di provenienza dalla Russia.

Il transito quasi tutto diretto per l'interno dello Stato è asceso a quintali 2030 con l'aumento di un terzo circa in confronto all'anno 1901.

Olio minerale pesante. — Con un aumento di poco meno di un sesto l'importazione dell'olio minerale pesante è stata di quintali 148,358, di provenienza per una metà circa dagli Stati Uniti d'America, a cui fanno seguito le provenienze dalla Francia e dalla Russia.

Il transito via di terra è stato di quintali 10,705, quasi tutto diretto nella Svizzera e nella massima parte per la Dogana di Luino. Fu di una metà circa superiore a quello del 1901.

Prodotti chimici non nominati. — L'importazione di questi prodotti chimici è stata sensibilmente inferiore non avendo raggiunto che poco più del terzo di quella del 1901, fu, cioè, di quintali 16,266 soltanto. Due terzi circa furono di provenienza dall'Inghilterra, e per le altre provenienze la maggior quantità venne data dalla Germania e dagli Stati Uniti d'America.

Nell'esportazione invece si ebbe un rilevante aumento, essendo salita da quint. 6173, quale fu nel 1901, a quintali 13,398, cioè più che doppia.

Fra i vari Stati cui l'esportazione venne diretta primeggiano la Repubblica Argentina, la Germania, la Francia, la Spagna e il Portogallo. Anche nel transito via di terra, che non è di grande momento, vi fu un forte aumento, giacchè da quintali 50 è asceso a quintali 914, diretto nella massima porte all'estero, ed in ispècie alla frontiera di Modane.

Le risultanze dell'accennato movimento dei prodotti chimici è da spiegarsi colla maggiore produzione in paese, in conseguenza dell'impianto di nuove fabbriche.

Solfato di rame. — Già nell'anno 1901 si era verificata una diminuzione nella quantità di solfato di rame importata; la diminuzione ha continuato nel 1902, nel quale ne fu introdotto per quintali 79,129, cioè inferiori di un sesto circa. Per più di due terze parti sono di provenienza dall'Inghilterra, il rimanente nella maggiore quantità dagli Stati Uniti d'America, a cui fa seguito la Spagna.

Il transito per via di terra in quintali 3396 ha dato invece un aumento di un quinto circa. Fu nella sua più grande parte diretto nello Stato e più specialmente a Sampierdarena.

La minore importazione vuolsi attribuire in parte al residuo rimasto ancora nel 1902 del forte deposito esistente nell'anno precedente, ed in parte ad aumenti e variazioni nei prezzi.

Cotone. — Il cotone in bioccoli in massima fu importato per quintali 1,103,290 con un aumento approssimativo del cinque per cento. Principale provenienza fu dagli Stati Uniti d'America, che figura per gli otto decimi circa; seguono i Possedimenti Inglesi dell'Asia, che vi partecipano approssimativamente per un decimo. Il rimanente nella maggior quantità è di provenienza dall'Egitto.

Il transito per via di terra ha dato quintali 136,460, diretto per la massima parte al Confine Svizzero di Luino, con l'aumento di più di un terzo in confronto all'anno precedente.

Nell'esportazione risulta la quantità di quintali 51,178, che rappresenta i residui della filatura e della tessitura. Si ebbe un aumento di due terzi circa. Per circa un terzo sono di esportazione per gli Stati Uniti d'America, e la rimanente quantità venne spedita nei seguenti Stati notati in ragione d'importanza, e cioè Repubblica dell'Uruguay, Germania, Turchia Europea, Belgio, Repubblica Argentina, Austria, ed altri Stati in minori proporzioni.

L'importazione in complesso dei filati fu di quintali 1596, con una sensibile differenza in meno. I filati da cucire vi figurano per la massima parte, il rimanente è quasi tutto di filati ritorti, specialmente greggi; i ritorti imbianchiti ed i semplici sono in quantità insignificanti. La provenienza di tutti questi filati è quasi intieramente dall'Inghilterra.

L'esportazione totale dei filati ascese a quintali 36,559 con un leggiero aumento del sette per cento circa. Primeggiano nell'esportazione i semplici, e fra questi più della metà i greggi; la minima parte è data dagli imbianchiti. Nei ritorti la massima parte è data dai tinti e dai greggi.

Poco meno della metà furono i filati spediti nella Repubblica Argentina; seguono il Brasile, la Turchia Europea, e questa in massima parte per i semplici greggi, ed altri Stati per quantità di minore importanza.

I tessuti importati ascesero a quint. 1238, per più della metà stampati di provenienza dall'Inghilterra; vi fu un leggiero aumento.

Il transito via di terra fu di km. 1200, quasi uguale a quello del 1901. Per quasi due terze parti fu diretto all'estero per i Confini Svizzeri.

Nell'esportazione dei tessuti primeggiano quelli a colori o tinti, che rappresentano cigca i cinque sesti della totalità, la quale ascese a quintali 95,697 con una leggiera differenza in meno in confronto all'anno 1901. Per più della metà vennero spediti nell'America, speciolmente in quella Meridionale ed in ispecie nella Repubblica Argentina.

Seguono in ragione di importanza le spedizioni nella Turchia Europea, nell'Egitto, nell'Australia, nella China, nei Possedimenti Ingiesi dell'Asia, ed in altri Stati per minori quantità. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la concessione di ferrovie all'industria privata.

Con decreto dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici è stata nominata una Commissione, che è da lui stesso presieduta, con l'incarico di esaminare gli schemi di convenzione e di capitolato che presentemente si adottano per la concessione di ferrovie pubbliche all'industria privata e di proporre quelle modificazioni o aggiunte che fossero riconosciute opportune.

Tale Commissione è composta degli ispettori delle ferrovie: Calvori comm. Icilio, Rota comm. Cesare, Capello cav. Vincenzo, del cav. Sullani Cesare, direttore-capo di Divisione, del cav. D'Ambrosio Paolo Emilio, ingegnere-capo del Genio Civile.

Avrà le funzioni di segretario l'avvocato De Camillis Camillo.

Accidenti ed infortuni.

Siamo informati che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha interessato i Regi Ispettori-Capi dei Circoli ferroviari a voler dare a lui personalmente — contemporaneamente che all'Amministrazione centrale dell'Ispettorato Governativo delle Ferrovie — notizia telegrafica degli accidenti od infortuni di qualche importanza, facendo anche oggetto di questa duplice contemporanea comunicazione quelle anormalità, che senza rivestire carattere di assoluta gravità, possano per la loro natura, o per altre circostanze, richiamare su di esse l'attenzione delle locali autorità politiche od amministrative ed interessare in qualche modo l'opinione pubblica.

Ferrovie del Mediterraneo.
(*L'Assemblea Generale*).

L'Assemblea generale degli Azionisti, convocata per ieri, 27, alla sede della Società in Milano, andò deserta per deficienza di numero legale delle azioni depositate.

L'adunanza ebbe luogo oggi, in seconda convocazione, nella quale si approvarono le proposte del Consiglio, così formulate:

1° di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1902-1903;

2° di fissare in L. 15 il dividendo per ognuna delle 358,740 azioni;

3° di approvare che sia aggiunto all'art. 30 dello Statuto un numero 8° così concepito: « la nomina e la surrogazione dei liquidatori e la determinazione dei loro poteri ».

><

Strade Ferrate della Sicilia.

(*Assemblea generale*).

Il 24 corrente ha avuto luogo a Roma l'assemblea generale degli Azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.

I depositi delle azioni per intervenire all'assemblea furono in numero di 132 per azioni n. 28,513, con diritto a voti 5687. Intervennero all'assemblea n. 69 azionisti possessori e rappresentanti di n. 27,945 azioni.

L'assemblea, a grandissima maggioranza ha approvata la proposta del Consiglio, di essere autorizzato a procedere all'emissione, in *una* o più volte, di obbligazioni da crearsi a termini dell'art. 171 del Codice di Commercio, nella quantità occorrente, per procurare alla Società un primo capitale di 20 milioni di lire, richiesto dall'eventuale assunzione di nuove linee in Sicilia, di cui alla legge n. 506 del dicembre 1902, e dalla fornitura di nuovo materiale rotabile e di navigazione.

L'assemblea, ad unanimità ha approvato il bilancio 1902-903, assegnando L. 34 per azione; ha infine rieletto i Consiglieri e Sindaci uscenti di carica.

In altra parte del giornale diamo un esteso riassunto della Relazione del Consiglio d'Amministrazione, approvata dall'assemblea.

><

Modificazioni alla legge sul servizio economico.

Siamo informati che la conferenza — indetta dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici — per esaminare se e quali ritocchi siano da proporre alla Legge 9 giugno 1901 sul servizio economico, con l'intento anche di renderne possibile in pratica l'estensione alle ferrovie secondarie, la quale era stata fissata in Roma pel 4 dicembre p. v., è stata rimandata al giorno 10 dello stesso mese.

In tale conferenza sarà anche discusso un progetto presentato dalla Società esercente la Rete Adriatica per modificazioni alla Legge 9 giugno 1901, n. 220, predetta.

A spiegazione delle proposte della prefata Società troviamo opportuno di riassumere le ragioni delle varianti che, giusta le proposte stesse, dovrebbero introdursi nella legge precitata:

1) L'attuazione dell'esercizio economico, a differenza di ciò che è stabilito dalla legge in vigore, non si fa dipendere dal prodotto lordo annuo chilometrico della linea, ma dalla condizione che la medesima non sia servita da treni diretti; e ciò per la considerazione che il nuovo servizio non dovendosi estendere al trasporto delle merci, e quindi limitarsi al solo servizio dei viaggiatori e dei bagagli, il prodotto chilometrico di una linea, che in molti casi è costituito in prevalenza dagli introiti delle merci, non può dare un criterio esatto per determinare se o meno su di essa debbasi attuare l'esercizio economico; invece il criterio di tener conto se una linea è servita o no da treni diretti è logico, perchè, evidentemente, nel secondo caso, mentre il movimento dei viaggiatori è limitato, ed ha quindi bisogno di sviluppo, in detto caso soltanto, per la minore velocità dei treni, diventa possibile all'esercente l'adozione di un genere di esercizio ispirato a ridurre al minimo possibile le spese dell'esercizio stesso;

2) Col nuovo progetto di legge si è fatta facoltà all'esercente di portare ad un massimo di 45 chilometri all'ora la velocità massima dei treni nei passaggi a livello non presenziati, la quale velocità, dalla seconda appendice al Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, è ora fissata in 35 chilometri all'ora. Tale facilitazione è molto necessaria allorquando l'esercizio economico viene attuato o su linee lunghe, oppure anche su linee le quali ora hanno convogli con una velocità superiore ai 35 chilometri all'ora, poichè in tali casi l'esercente è nell'alternativa o di dover ridurre le attuali velocità, sacrificando così una comunicazione abbastanza rapida fra centri lontani ed eventualmente coincidenze comode con altre linee, oppure mantenere gli orari attuali e rinunciare così a quelle poche economie sulle spese di esercizio che gli vengono offerte dagli attuali regolamenti in compenso delle riduzioni di tariffa fatte a beneficio del pubblico;

3) Si è introdotto nello schema della nuova legge la disposizione che in tutti i casi in cui si attuerà l'esercizio economico, l'attuale imposta governativa abbia ad essere ridotta al 2 0[0; e ciò nella considerazione che una riduzione minore per parte dello Stato non permetterebbe all'esercente di offrire al pubblico tariffe per viaggiatori e bagagli ridotte nella misura fissata dalla legge stessa. Del resto lo Stato verrà compensato di tale riduzione colle maggiori somme da percepirsi colla sua compartecipazione agli introiti lordi in seguito all'incremento del traffico;

4) Si è sancita la massima che le tariffe ribassate offerte ai viaggiatori debbano valere esclusivamente pei viaggiatori a tariffa ordinaria, dappoichè quelli fruenti di concessioni speciali (compresi i militari) godono già di una riduzione che va da un minimo del 40 0[0 ad un massimo del 75 0[0. D'altra parte, tenuto fermo il concetto che la riduzione di tariffa offerta ha il solo scopo di sviluppare il traffico locale di una linea e di paralizzare le concorrenze che vengono fatte alla ferrovia con altri mezzi di trasporto, le tariffe stesse devono rivestire il carattere di locali, e quindi sussistere assieme a tutte quelle altre in vigore e delle quali il viaggiatore deve essere lasciato in facoltà di poter profittare, ogniqualvolta lo ritenga o di sua convenienza, o di sua comodità;

5) Nello schema di legge si è introdotto un articolo col quale vengono ripristinate per le merci le tariffe in vigore sulle grandi reti, e ciò nella considerazione che, siccome la maggior parte dei trasporti sono diretti da e per oltre la stazione di allacciamento, il sistema di rispedizione dà luogo ad inconvenienti, contro i quali, come è noto anche al Governo, il pubblico ha ripetutamente protestato;

6) Infine fu aggiunto al progetto di legge un nuovo articolo — portante il numero 6 — col quale si è lasciato adito all'esercente di esperimentare anche su linee servite da treni diretti, e non esercitate a regime economico, l'applicazione di tariffe rivestenti carattere di locali, colle stesse riduzioni di prezzo e di tasse, intese principalmente a combattere da un lato la concorrenza che a ferrovie dello Stato viene fatta da ferrovie secondarie, Società tramviarie, ecc., dall'altro ad ottenere, in determinate categorie di treni, una migliore utilizzazione dei posti offerti.

><

A proposito sempre dell'importante questione del servizio economico, sappiamo essere intendimento della Mediterranea di presentare una proposta avente lo scopo di estendere il servizio economico alle merci sopra una delle linee già a servizio economico per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori.

Non è anzi improbabile che il Rappresentante della Mediterranea all'anzidetta conferenza del 10 dicembre p. v. possa esporre gli intendimenti della propria Amministrazione sull'interessante argomento e parlare delle modalità e condizioni di servizio che si dovrebbero adottare.

><

L'industria ferroviaria italiana all'Esposizione di Saint-Louis.

Per aderire alle richieste del Comitato Esecutivo americano per l'Esposizione di Saint-Louis, il Ministro dei Lavori Pubblici ha incaricato il signor ing. comm. Cesare Rota, regio ispettore superiore delle Strade Ferrate, di raccogliere tutti quegli elementi che possano degnamente rappresentare i recenti progressi italiani nelle costruzioni e nell'esercizio ferroviario.

Ritenuto però che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, d'accordo con l'altro del Tesoro, ha stabilito di limitare il concorso ufficiale dell'Italia a Saint-Louis a quei gruppi speciali della Mostra che riguardano prodotti i quali dànno alimento a correnti di esportazione verso gli Stati Uniti, e ciò allo scopo d'impiegare il più utilmente possibile i limitati fondi che saranno stanziati pel concorso governativo; ne consegue che il nostro Paese non prenderà parte alla Mostra dei mezzi di trasporto contemplata nel dipartimento 9 (classe 72 a 77 inclusiva) della classificazione ufficiale della detta Esposizione. Epperò, dato il tempo disponibile assai ristretto e la mancanza di fondi destinati allo scopo speciale, è evidente che l'opera del prefato Ispettore superiore deve limitarsi a raccogliere pubblicazioni già fatte, ufficiali o di Società ferroviarie od anche di privati, che illustrino gli ultimi nostri progressi nelle costruzioni e nell'esercizio ferroviario; pubblicazioni alle quali saranno aggiunti piani, disegni, fotografie ed anche modelli, elementi questi che si adattano assai bene alle Mostre in genere.

A noi risulta che il comm. Rota si è già messo all'opera, chiedendo, innanzi tutto, il concorso agli Uffici ferroviari governativi ed alle più importanti Società di strade ferrate.

><

A proposito dell'Esposizione di Saint-Louis, sappiamo che, per iniziativa della Direzione Generale della « Baltimore and Ohio Railroad Company », una Sezione molto interessante della Mostra generale illustrativa delle ferrovie del mondo nell'Esposizione medesima, sarà costituita da una raccolta di tutti i biglietti in uso sulle ferrovie dei vari paesi del globo, nella quale figurerà anche una raccolta di campioni, che varrà a dare una chiara idea del sistema in uso per la spedizione, bollatura e registrazione dei bagagli. Lo scopo prefisso, che è quello di illustrare il sistema in uso nel mondo intero per i biglietti dei viaggiatori e per i bagagli, sarà certo di molto valore pratico, e riuscirà assai apprezzato alla Esposizione ed al Congresso internazionale ferroviario. A questo proposito, ci consta che le nostre Reti ferroviarie maggiori e parecchie delle Società di ferrovie secondarie, in seguito ad invito del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, si sono dichiarate disposte a partecipare alla Mostra anzidetta.

><

Proposte di nuovi orari della Rete Adriatica.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali presentò all'approvazione del Governo un progetto di ordinamento generale del suo orario, per migliorare notevolmente le comunicazioni della Lombardia, della Svizzera, del Brennero e del Veneto con l'Italia Centrale e Meridionale.

I direttissimi Roma-Milano. — Questo miglioramento si otterrebbe anticipando alle 9.30 la partenza da Milano del direttissimo che ora parte alle 11.25; questo treno arriverebbe a Bologna alle 12.40, a Firenze alle 16.18 ed a Roma alle 21.45, anzichè verso l'ora incomodissima della mezzanotte.

Il direttissimo anticipato avrebbe naturalmente le coincidenze a Modena, da Verona e dal Brennero, ed a Bologna quelle da Venezia e da Trieste, mediante nuovi diretti appositamente istituiti.

I direttissimi Roma-Sarzana-Parma-Milano che ora abbandonano a Parma la via di Bologna per piegare verso Sarzana, avrebbero ambidue una prosecuzione immediata e rapida fino a Bologna, con che si renderebbero possibili due viaggi di andata e ritorno in giornata fra Bologna e Milano, poichè muovendo da Milano col nuovo direttissimo alle 9.30, si sarebbe a Bologna alle 12.53 e si potrebbe ripartirne alle 15 circa, oppure alle 18.20, per essere a Milano rispettivamente alle 19.40 o alle 21.50. Ma il guadagno più sensibile si ha per i viaggi di andata e ritorno muovendo da Bologna verso Milano. Difatti si potrebbe partire da Bologna alle 6.10, alle 10.30, alle 14.50 ed alle 18.20 per trovarsi a Milano rispettivamente alle 10, alle 14.10, alle 19.40 e alle 21.50, per ripartire verso Bologna alle 13.40, alle 20.30 e alle 22.40. Cosicchè si avrebbe una sosta a Milano che potrebbe prolungarsi dalle 10 del mattino fino alle 20.30, viaggiando sempre nella medesima giornata; mentre ora chi non vuol viaggiare con un treno omnibus, nè perdere una notte, deve ripartire da Milano alle ore 13.40, e, pur muovendo da Bologna alle 5, non può fermarsi a Milano che tre ore nelle quali sono comprese quelle della colazione, e perciò non completamente utili a chi deve trattare affari.

Comunicazioni col Gottardo e col Piemonte. — Il diretto n. 4, la cui lentezza da Bologna è generalmente lamentata, verrebbe accelerato di oltre un'ora per rendere possibile la sua coincidenza col Gottardo, il cui direttissimo verrebbe all'uopo pure accelerato.

Le comunicazioni fra il Piemonte e l'Emilia verrebbero pure avvantaggiate qualora, come è da credere, la Mediterranea voglia adattare alla riforma anche il suo orario. Si avrebbero infatti 2 ore di guadagno nell'arrivo a Bologna, ed un vantaggio pure notevolissimo nel viaggio di ritorno, mediante un forte acceleramento della marcia del diretto n. 4 che parte da Bologna alle 10.30.

Le comunicazioni con la Toscana e col litorale adriatico. — Il treno omnibus 310 verrebbe convertito in diretto, così che si avrebbe nelle ore diurne una nuova corrispondenza rapida Firenze-Bologna-Milano, ed un'altra pure rapida da Firenze e dal litorale Adriatico per Torino e Genova. L'attuale treno omnibus 314-310 parte da Firenze alle 10.30, è a Bologna alle 18.15 e giunge a Piacenza alle 22.20, quivi arrestandosi; mentre, convertito in diretto, partirebbe alle 11, sarebbe a Bologna alle 14.30 e a Milano alle 19.40. Un altro diretto si avrebbe in partenza da Bologna alle 8.20, con arrivo a Firenze alle 11.45.

Comunicazioni del Veneto e dell'Alta Italia. — Altri vantaggi notevoli si avrebbero sulla linea Venezia-Bologna con l'istituzione dei due direttissimi in coincidenza con quelli di Milano e Roma: sulla linea Venezia-Milano con l'anticipazione dalle 8.45 alle 8.20 del diretto 22; sulla linea Bologna-Gallipoli con la sistemazione del diretto 69 e con la

coincidenza fra un nuovo accelerato ed il nuovo diretto Firenze-Bologna-Milano.

Il diretto n. 81 Ancona-Roma verrebbe accelerato mantenendo l'arrivo a Roma alle 7 e ritardandone la partenza da Ancona dalle 22.40 alle 23.10.

Anche sulla Foggia-Napoli vi sarebbero dei vantaggi nelle corrispondenze locali col diretto 91 in partenza da Foggia alle 6.30.

><

Tramvia elettrica Milano-Corsico.

Con R. D. di avant'ieri è stata autorizzata la Società generale Edison di elettricità ad esercitare a trazione elettrica la tramvia Milano Corsico, a scartamento normale.

><

Tramvia elettrica Torino-Brusasco.

Pure con R. D. di avant'ieri è stato approvato lo statuto del Consorzio formatosi tra lo Stato e i Comuni di Torino, San Mauro, Gassino, Cavagnolo e Brusasco per impianto di una tramvia elettrica da Torino a Brusasco per Gassino.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma ha sentenziato che il conducente di un tram elettrico, che, in seguito ad un investimento, si dia alla fuga abbandonando il proprio posto, commette il delitto previsto dall'art. 312 della legge sui lavori pubblici.

><

Derivazione di acque pubbliche.

L'ing. Vincenzo Soldati, di Torino, ha presentato il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di derivare acqua dal fiume Roja, in territorio di Olivetta San Michele, nel tronco compreso fra il confine francese e la borgata di Fanghetto, allo scopo di produrre energia elettrica per il servizio d'illuminazione pubblica e privata e per la fornitura di forza motrice a domicilio.

La forza motrice teorica, mercè la portata di mc. 4.50 e la caduta di m. 64.44, risulterebbe di 3867 cav. vap. La forza effettiva, tenuto conto della perdita di caduta per l'attrito nei tubi e del rendimento delle turbine del 78 per cento, risulterebbe di 3000 cav. vap.

La spesa per l'esecuzione delle opere necessarie si prevede in L. 1,200,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, rispondendo ad un quesito sottopostogli dal Ministero dei Lavori Pubblici, riguardante la materia delle opere idrauliche di 3ª categoria, ha dato parere, dal quale risulta che: « Alla convocazione degli interessati per la costituzione di un Consorzio per opere idrauliche di 3ª categoria, di cui all'art. 5 della legge 7 luglio 1902, n. 304, può procedersi dividendo gli elettori in sezioni, anzichè tenere un'unica assemblea ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 novembre 1903).

Proposta per la concessione di un compenso e del condono della multa all'Impresa Foti, assuntrice dei lavori di costruzione di due cevalletti in legno a sostegno della travata al km. 113.402 della linea Roccapalumba-Santa Caterina.

Condono della multa inflitta alla Ditta Castoldi, per ritardata ultimazione dei lavori di ampliamento e sistemazione del magazzino merci e dei piani caricatori delle merci nella stazione di Bergamo.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Peraldo per impianti nella stazione di Firenze Campo di Marte.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Ferrario per la costruzione di una rimessa locomotive nella stazione di Casale Monferrato.

Condono della multa inflitta alla Ditta De Bonis per ritardata ultimazione dei lavori di ampliamento della stazione di Zollino.

Concessione di un compenso all'Impresa Foti, assuntrice dei lavori di consolidamento delle arcate del viadotto Fontana, sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Roveda, per la costruzione di un muro paramassi a sinistra della linea Battipaglia-Reggio.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Pomi, per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Colico-Sondrio, contro il fiume Adda.

Concessione di un compenso alla Ditta Fratelli Viganò, in dipendenza dei lavori d'ampliamento e di sistemazione del servizio merci a grande velocità nella stazione centrale di Milano.

Consolidamento di un tratto della nuova trincea formata per ricavare un piazzale per carico diretto delle merci, nella stazione di Monchiero Dogliani, della linea Savona-Bra.

Domanda della Ditta A. Magliola e Figli per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Convenzione con la Ditta Necchi per costruire un muro di cinta con canale in muratura a distanza ridotta dalla ferrovia in stazione di Pavia.

Convenzione con la Ditta Zannoni e C., per costruire un fabbricato ad uso fonderia a distanza ridotta dalla ferrovia Rho-Arona.

Domanda di concessione della ferrovia a vapore Ferrara-Cento. Sussidio di L. 3500 a chilom. per 70 anni.

Sistemazione del ponte sul torrente Tanagro, sulla linea Eboli-Metaponto.

Proposta per rialzare la ferrovia Bologna-Otranto, in corrispondenza dell'attraversamento del fosso Cinto.

Consolidamento della scarpa a monte della trincea al km. 179.485 della linea Pescara-Aquila-Terni.

Convenzione col signor Tubino, per mantenere in opera una baracca in legname costruita a distanza ridotta dalla ferrovia Torino-Genova.

Convenzione con la signora Gazzano, vedova Lanteri, per la concessione di coprire con un tetto lo spazio compreso fra la sua casa ed il muro ferroviario, in corrispondenza ai km. 146.896-146.919 della linea Sampierdarena-Ventimiglia.

Convenzione coi Fratelli Zoppa, per la costruzione di un muretto di chiusura a distanza ridotta dalla ferrovia Cantalupo-Cavallermaggiore.

Convenzione con la Società Napoletana per Imprese elettriche, per attraversare con condotta elettrica aerea la ferrovia al porto di Napoli.

Proroga della validità del Decreto che approva, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto per l'ampliamento della stazione di Busto Arsizio.

Proposta per la sostituzione di ponticelli di intercomunicazione su 346 carrozze a terrazzino aperto, per la Rete Adriatica.

Convenzione colla Società Generale dell'Illuminazione, per l'impianto di pali a distanza ridotta dalla ferrovia al porto di Napoli, per sostegno dei fili conduttori di energia elettrica.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Contratti stipulati*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le Ditte sottoindicate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Zeffiro Scortecci, per la parziale ricostruzione tanto del muro di sottoscarpa a sinistra fra i km. 248.275 e 248.529 della linea Roma-Firenze, quanto della cunetta a piede del muro stesso;

Riccardo Giostrelli, per la costruzione di un binario tronco nella stazione di Foligno;

Domenico Rondelli, per la costruzione del selciato fra i muri d'ala a valle del ponte sul fosso Radicara, al km. 75 224 della linea Roma-Orte;

Luigi Rizzi di Modena, per la fornitura ed il collocamento in opera della pensilina metallica sulla fronte esterna della stazione di Bari.

(*Appalto lavori*).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto la gara a trattativa privata per l'appalto dei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cattolica.

E' rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Gaetano Squadrani, col ribasso del 31.11 per cento.

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare provvisoriamente aggiudicate*).

Presso la Direzione Generale della Rete Meditereanea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Avellino. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 6 soltanto presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi De Rosa, di Napoli, che fece il ribasso del 16 per cento.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Applicazione degli apparecchi di aereazione a 12 locomotive del gruppo 480, per L. 9550.

Costruzione di una piccola tettoia da applicarsi alla capra da 25 tonnellate per il sollevamento di locomotive nella stazione centrale di Venezia, per L. 1870.

Rete Mediterranea:

Costruzione di un fabbricato ad uso dormitorio per il personale di macchina nella stazione di Alessandria, per L. 79,500.

Riparazione dei danni arrecati dalle mareggiate fra i km. 6.330-6.370, 6.396-6.430 e 17.529-17.549 della linea Napoli-Eboli, per L. 11,500.

Impianto di una vasca sussidiaria per accelerare il rifornimento delle locomotive nella stazione di Voghera, per L. 6700.

Rete Sicula:

Lavori di riparazione alle corrosioni manifestatesi sulla spiaggia di Contesse, al km. 332 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 29,500.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Applicazione delle protezioni meccaniche contro la malaria ai fabbricati esistenti fra i km. 0 408 e 33.032 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 17,500.

Sostituzione della gru da pesi da tonn. 2 1[1/2] con altra da tonnell. 3 nella stazione di Castelnuovo Belbo, per L. 4520.

Impianto del rifornitore definitivo nella stazione di Castelfiorentino, per L. 20,210.

Riduzione a cisterna del pozzo al casello 29, presso il km. 30.090 della linea Rogoredo-Pavia, per L. 470.

Prolungamento del marciapiede fra la 1ª e la 2° linea nella stazione di Vercelli, per L. 640, oltre il materiale metallico d'armamento.

Riparazione dei guasti causati da frana ai km. 33.517-33.558, fra le stazioni di Celle e di Albissola, sulla linea Genova-Confine francese, per L. 14,600, oltre il materiale d'armamento.

Ricostruzione delle impalcature per i treni pari del ponte Marta, fra le stazioni di Civitavecchia e di Montalto, al chilometro 102.439 della linea Roma-Pisa, per L. 111,200.

Impianto del pozzo sistema Calandra al casello 31 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, per L. 420.

Consolidamento dell'argine in rilascio fra i km. 13.661-13.791 e 14.114-4.218 della linea Valenza-Vercelli, per L. 9600.

Spostamento del muro di cinta a mare, ai km. 119.260-119.517, presso la stazione di Viareggio, per L. 10,000.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Sant'Antonino, sulla linea Torino-Modane, per L. 80,700 (di cui L. 37,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale d'armamento.

Rete Adriatica:

Sottomurazione della banchina del muro di sostegno fra i km. 52.057 e 52.133 della linea Foggia-Napoli, per L. 2500.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di S. Vito Lanciano, per L. 14,450 (di cui L. 8000 per lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Risanamento della massicciata sulla linea Chiusi-Firenze nei tratti Incisa-Rignano e Sieci-Compiobbi, per L. 85,200, di cui L. 17,100 per i lavori e provviste da appaltarsi.

Pavimentazione con lamiere di ferro del locale ad uso delle riparazioni delle sale montate nelle officine di Bologna, per L. 3400.

Rete Sicula:

Riparazioni al ponte canale al km. 147.759, da Palermo, della linea Bicocca-Caldare, fra le stazioni di S. Cataldo e di Canicattì-Bivio, per L. 1960.

Costruzione di un fabbricato cessi isolato nella stazione di Messina-Porto, per L. 4730 (da appaltarsi).

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato una proposta dell'Adriatica riguardante la proroga fino a nuovo avviso dell'esperimento della validità della tariffa locale n. 601, piccola velocità, pei trasporti di vetrerie di fabbricazione nazionale, la quale verrà a scadere col giorno 15 gennaio p. v.

— I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura. Industria e Commercio, con recenti decreti, hanno disposto quanto segue:

1° Venne approvata l'estensione della tariffa locale N. 208, serie A e B, alla stazione di Termini Imerese per i trasporti di radici e di sugo di liquirizia, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Rete Mediterranea, d'accordo con quelle delle Reti Adriatica e Sicula;

2° Vennero approvate le modificazioni ed aggiunte alle tariffe interne, speciale N. 103, A, ed eccezionale N. 403 A, per quanto concerne i trasporti delle mandorle secche sgusciate, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale della Rete Sicula.

— In seguito a designazione del Consiglio del Commercio, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con suo recente decreto, ha nominato Consiglieri delle Tariffe delle Strade Ferrate, dal 1° gennaio 1904 al 30 giugno 1905, i signori: Salmoiraghi ing. comm. Angelo, presidente della Camera di Commercio di Milano e Maraini comm. Emilio, deputato al Parlamento, in sostituzione dei signori: Niccolini ing. Giorgio e Suppiey commendatore Giorgio.

— Venendo a scadere, col 31 dicembre del corrente anno, la validità della serie F della tariffa speciale numero 111, piccola velocità, per il trasporto dei recipienti vuoti, nuovi ed usati, la Società esercente la Rete Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha deciso di prorogare l'esperimento della predetta serie di tariffa fino a nuovo avviso.

— Scadendo il 15 gennaio p. v. la validità della tariffa locale n. 601 P. V. per i trasporti di vetrerie di fabbricazione nazionale, la Società Adriatica ha deciso, d'accordo con le altre Società consorelle, di prorogarne l'esperimento fino a nuovo avviso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha dato il suo assenso in linea tecnica al tracciato, modificato d'accordo coll'Amministrazione francese, per la costruzione della ferrovia Cuneo-Nizza con diramazione per Ventimiglia, salvo però l'assenso dell'Amministrazione della Guerra.

Gli studi sulle varie modalità per la costruzione e l'esercizio della linea saranno fatti da una Commissione mista italo-francese, nella quale, oltre all'elemento tecnico, prenderanno parte anche i rappresentanti delle Amministrazioni militari.

Ferrovia Arona-Domodossola. — Continuano alacri i lavori di questa linea, e le 11 gallerie che compongono qnesto nuovo interessante tratto sono già terminate.

L'importante ponte costruito sopra il fiume Toce, in prossimità dell'erigenda stazione denominata « Fondotoce », è stato pure ultimato. Questo ponte è l'unico a travate metalliche, essendo tutti gli altri in muratura, e si compone di ben 3 arcate di m. 50 ciascuna.

La nuova staaione di Arona progredisce. Quanto prima verrà posto mano ai lavori della costruzione dell'importante stazione internazionale di Domodossola.

Ferrovia Varese-Mendrisio. — Un'importante adunanza del Comitato Generale per la ferrovia Varese-Mendrisio, si è tenuta lunedì scorso a Varese nella sala della Camera di commercio, alla quale intervennero numerosissimi i rappresentanti dei Comuni interessati.

L'ing. Rusconi diede informazioni dettagliatissime intorno al progetto della linea da lui studiato.

Questa linea, dipartendosi da Lonate Ceppino, estremo punto della ferrovia della Valle Olona, risalirebbe il fiume fino a Malnate e di là, per Cantello e Stabio, giungerebbe a Mendrisio.

Un altro tronco poi metterebbe in comunicazione la stazione di Malnate della ferrovia Nord con la stazione di Cantello.

L'intero tronco da Lonate Ceppino a Mendrisio, misurerebbe la lunghezza di 25 chilometri, di cui 20 su territorio italiano e 5 su territorio svizzero.

Dopo forniti molti schiarimenti richiesti per parte dell'ing. Rusconi, si è costituita la Commissione Esecutiva.

Ferrovia Bologna-Verona. — Presso la Deputazione provinciale di Bologna si è tenuta un'adunanza tra i rappresentanti delle provincie e dei comuni di Bologna e Verona, allo scopo di discutere le modalità relative alla domanda di concessione ed esercizio di questa linea, domanda che gli enti interessati, uniti in consorzio, vogliono fare al Governo. La linea stessa verrebbe poi data in esercizio alla Società Veneta. Gli intervenuti si accordarono per ultimare le formalità necessarie prima della metà del prossimo dicembre.

Ferrovia Lecco-Valsassina. — Presso la Camera di commercio di Lecco ebbe luogo un'adunanza di commercianti ed industriali, allo scopo di concretare un progetto di trazione elettrica Lecco-Valsassina. Sentita la relazione del proponente, ing. Luigi Milesi, l'assemblea elesse un Comitato esecutivo, al quale dette incarico di studiare un progetto definitivo e di fare le pratiche necessarie alla sua attuazione.

Ferrovia Benevento-Cancello (Valle Caudina). — Nel *Monitore* del 14 corrente abbiamo annunciato la presentazione, per parte dell'ing. Antonio Cilli, in rappresentanza di una Società francese, della domanda di concessione ed esercizio per la ferrovia di Valle Caudina.

Diamo ora qualche ragguaglio sul progetto, che accorcia l'attuale percorso della linea Benevento-Napoli di 35 chilometri. La linea sarà a scartamento normale, della lunghezza di 41 chilometri, incluso il tratto dell'attuale ferrovia Napoli-Cancello, sulla linea Roma-Napoli. La spesa totale ascende ad 8 milioni di lire; metà dei quali verranno impiegati per la linea, e l'altra metà pel materiale mobile ed altre provviste.

Muovendo dall'attuale stazione di Benevento, slacciandosi dal binario della linea adriatica Foggia-Napoli, la nuova ferrovia, senza che occorrano trafori, grandi ponti e grandi opere d'arte, toccherà sette stazioni per giungere a Cancello, donde proseguire per Napoli sul binario ora esistente tra queste due stazioni.

Sulla strada che mena da Montesarchio a San Martino V. C., a non oltre i 1500 metri da Benevento, si avrà la stazione Montesarchio-San Martino V. C., ch'è la terza, di cui si servirà anche Pannarano.

Dopo la settima stazione, Maddaloni-Durazzano, la linea, voltando a sinistra, discende lievemente, allontanandosi da Monte Decoro, per indi allacciarsi sul binario Roma-Napoli alla stazione di Cancello.

Ferrovia Aquila-Teramo-Roma. — Di fronte all'agitazione di Ascoli, un'altra n'è sorta ad Aquila per unirsi alla capitale, cosa che sarebbe difficile nel caso di approvazione della S. Benedetto-Ascoli-Roma. In tali sensi il Consiglio comunale di Aquila votò ieri un ordine del giorno con cui faceva voti che, senza opporsi agli interessi di Ascoli, si affrettasse la costruzione della Teramo-Aquila-Roma. La deliberazione stessa fu poi comunicata al Consiglio provinciale, ai senatori e deputati della provincia.

Ferrovia Teramo-Passo-Corese. — Il 26 corrente fu indetta ad Ascoli Piceno una riunione dei rappresentanti i Comuni interessati al tronco ferroviario che, partendo da Fara Sabina, sviluppandosi lungo la vallata del Tronto e del Velino, attraversando l'Appennino nell'altipiano di Torrita, congiunga Roma all'Adriatico.

Questo tronco, lungo km. 35 circa, costerebbe 19 milioni compresa la dotazione per l'esercizio con l'impianto della officina idroelettrica; la velocità dei treni elettrici, essendo stabilita in 50 km. all'ora, da Roma ad Ascoli e Teramo si giungerebbe in 5 ore, cioè meno della metà del tempo ora impiegato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1903.* — Nella decade 11-20 novembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Fer-

rate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,671,297, con un aumento di L. 196,828.59 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1903 si ragguaglia a L. 66,275,199, presentando un aumento di L. 1,861,244.88 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1903.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 412,142, e presentano un aumento di L. 38,504 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1903 ammontano a L. 4,820,020, con un aumento di L. 63,341 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Castiglione-Desenzano. — Si tenne la settimana scorsa a Castiglione delle Stiviere una numerosa adunanza di rappresentanze, la quale fece voto che i Comuni bresciani di Lonato e Desenzano, e di Castiglione mantovano, interessino le rispettive Amministrazioni locali a favore della tramvia Castiglione-Lonato-Desenzano e deviazione Montichiari-Carpenedolo-Castiglione, per le quali vi sono proposte d'esercizio da parte della Società della tramvia Brescia-Mantova.

Tramvie Trevigiane. — Il Consiglio provinciale di Treviso, prima di accordare i sussidi chiesti dal Comitato promotore, diede incarico alla Deputazione provinciale di studiare quali linee tramviarie in progetto siano più urgenti e necessarie.

Tramvie elettriche Marchigiane. — Da Macerata ci viene annunciata una prossima riunione di Municipi e privati, aderenti al progetto d'impianto di tramvie elettriche che dovranno congiungere i principali centri industriali ed agricoli col Capoluogo di provincia e con le stazioni ferroviarie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di ottobre 1903.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di ottobre 1903, confrontato con quello dello stesso mese 1902, fu il seguente:

		1903 settembre	1902
Passeggieri trasportati .	Num.	241,000	233,641
» introito . .	L.	720,000	691,380.93
Bagagli e cadaveri .	. Tonn.	830	873
» introito . .	L	75,000	77,522.77
Bestiame trasportato .	Capi	19,460	23,442
» introito . .	L.	80,000	83,835.12
Merce trasportata .	. Tonn.	129,000	115,715
» introito . .	L.	1,340,000	1.224,464.18
Introito complessivo .	»	2,215,000	2,077,203
» chilometrico .	»	8,025.36	7,526.10
Proventi diversi . .	»	85,000	81,278.81
Introito generale . .	»	2,300,000	2,158,481.81
Spesa complessiva . .	»	1,170,000	971,383,73
» chilometrica . .	»	4,239.13	3,519.51
Introito netto . . .	»	1,130,000	1.187,098.08

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— *La trazione ferroviaria.* — Alla prossima primavera tutte le locomotive in servizio sulla ferrovia del Gottardo, saranno munite dell'apparecchio Zanger, con cui si utilizza come forza il fumo stesso

Il miglioramento, oltre recare meno consumo di carbone, poichè verrà impedita anche l'uscita delle faville dal tubo fumario, ridurrà le probabilità d'incendi pei casolari e legnami posti lungo le vie ferrate.

Strade ferrate federali Svizzere. — Da qualche tempo si parla dello spostamento della stazione di Berna.

L'Amministrazione delle Strade ferrate federali ha già inscritto nel preventivo del 1904 una somma di 650,000 franchi per lo spostamento della stazione merci, che costerà in complesso oltre a tre milioni.

Ora si avvede che anche la stazione viaggiatori è insufficiente e che devesi trasferirla altrove.

Un nuovo ingrandimento non è possibile, a causa delle difficoltà che presenta il terreno.

Quindi si riparla di un progetto che era stato presentato altre volte alla Compagnia Centrale, e che consiste nello spostare la linea in modo da farla riuscire allo Stadtbach, con un tunnel che attraversi i Grandi Bastioni. Ciò necessiterebbe la costruzione di un nuovo ponte sull'Aar.

Una tale operazione importerebbe una spesa da sette ad otto milioni per l'Amministrazione delle Strade ferrate federali.

Ferrovie Russe. — Secondo il *Nuovo Tempo* le ferrovie seguenti saranno costrutte nel 1904 dallo Stato: linea da Kherson-Nicolaiew, con una stazione nella città di Nicolaiew e la linea Grodino-Zelviany. Nel 1905 sarà cominciata la costruzione di una ferrovia fra la stazione di Novo-Senaki della linea di Trancausico e Soukhoum.

Ferrovie Cinesi. — Si annunzia che il sig. Rouffart ha ottenuto per la Compagnia generale delle ferrovie e tramvie in China la concessione definitiva di una ferrovia che da Kai-Fong-Fou va a Honan-Fou con la facoltà di prolungarla fino a Singan-Fou. La distanza fra Honan-Fou e Singan-Fou è di 250 chilometri.

La Banca Russo-Cinese ha terminato i negoziati relativi alla costruzione della linea del Chan-Si, che si diramerà da quella di Pechino-Hankow e deve raggiungere quella del Fiume Giallo.

La linea del Chan-Si può dividersi in due sezioni: la prima da Tcheng-Ting-Fou, prefettura della provincia del Tschili, a Plingtang, sulla riva sinistra del fiume Wot-Shui-Ho, al nord di Ping-Ting-Chow; la seconda sezione va da Ping-Ting Chow a Tai-Yuan-Fou, capitale della provincia di Chan-Si. La ferrovia traversa adunque queste due provincie e le riunisce una all'altra. La prima sezione avrà una lunghezza approssimativa di 113 chilometri, la secenda 126 chilometri circa.

Notizie Diverse

Vetture automotrici su ferrovie. — La *Revue générale des Chemins de fer* contiene la descrizione di vetture automotrici a vapore esperimentate sulle linee ferroviarie di Lione e d'Orléans, e destinate al trasporto di viaggiatori su alcune linee secondarie.

Le vetture della Società Parigi-Lione-Mediterraneo possono contenere da trenta a trentacinque viaggiatori a sedere, di cui un terzo di 2ª e gli altri di 3ª classe.

Queste vetture possono raggiungere, sulla pendenza del 20 0|00, la velocità di km. 20 all'ora, e su linea orizzontale quella di km. 60. La provvista di acqua che esse trasportano basta per il percorso di 30 km., e quella di carbone per km. 60.

La cassa riposa su due assi, dei quali uno motore, ed è divisa in quattro scompartimenti, di cui l'anteriore è destinato al macchinista, quelli di mezzo ai viaggiatori delle due classi, e il posteriore ai viaggiatori in piedi ed al conduttore.

Il generatore di vapore è timbrato a kg. 20, ed ha la capacità di litri 262.

Il focolare è munito di ampia tramoggia di caricamento, di modo che il meccanico non deve occuparsi troppo del-

l'alimentazione del fuoco. Il combustibile adoperato è il coke, la gratella ha la superficie di m. 0.84. L'alimentazione d'acqua è automatica.

Il motore è del sistema *tandem* a due sistemi di due cilindri ciascuno. L'albero motore della macchina è accoppiato all'asse anteriore mediante catene a funzionamento silenzioso.

Il peso della vettura è di tonn. 23.8; essa è munita di un freno a mano e d'uno atmosferico.

Il consumo del coke, in corsa moderata, è di kg. 2.7 per km.; sale a kg. 2.9 se alla vettura automotrice è attaccata una vettura da rimorchio.

L'automotrice esperimentata sulle linee della Compagnia d'Orléans è d'un tipo analogo, colla differenza ch'essa è munita d'un compartimento pei bagagli e per la posta. Il numero di posti per viaggiatori seduti è di 26, ed è di 50, di 3ª classe, in ciascuna vettura di rimorchio.

Le esperienze hanno dimostrato che con queste vetture può raggiungersi, senza inconvenienti, la velocità di 75 km. all'ora. Il consumo d'acqua per tonnellata-chilometro è risultato di litri 0.37, e quello di coke di kg. 0.068.

Onorificenze. — Su proposta dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, S. M. il Re ha nominato Cavalieri nell'Ordine della Corona d'Italia i signori:

Terzaghi Giovanni, Ispettore dell'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore;

Masnada De Personeni Giovanni, Delegato della Società Adriatica alla Stazione centrale di Roma;

Foffani Giovanni, Impiegato alla Società Veneta per la costruzione di ferrovie secondarie italiane.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Genova (2 dicembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della manutenzione dei fonti, orinatoi, lavatoi, tettoie, latrine e pozzi pubblici, per annue L. 18,000, provvisoriamente aggiudicato per L. 13,068 in seguito al ribasso del 27.40 0[0.

Municipio di Saronno (3 dicembre, ore 13, unico e definitivo). — Appalto delle seguenti opere per L. 20,197.77 e cioè: *a*) allargamento del secondo tratto della via Principe Umberto: *b*) copertura e sistemazione del fosso di scarico della fognatura: attivazione di un tronco di strada parallelo al viale del Cimitero. Deposito provvisorio L. 600. Cauzione L. 1500.

Municipio di Monte S. Giuliano (Trapani) (3 dicembre, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Palizzolo-Ballata-Canalotti provvisoriamente aggiudicato prima al sig. Augugliaro Luigi fu Alberto per L. 158,654.98 e quindi in grado di ventesimo al sig. Gervasi Vincenzo di Antonino per L. 150,722.23.

Municipio di Monteverde (Avellino) (7 dicembre, ore 11, definitivo). Appalto dei lavori di costruzione della strada rotabile Monteverde Ponte Pietro dell'Olio, provvisoriamente aggiudicato prima al sig. Preziuso Giovanni per L. 108,284 e poi in grado di ventesimo al sig. Graziano Benedetto per L. 102,869.80.

Amministrazione Provinciale di Alessandria (9 dicembre, ore 10. Appalto della manutenzione delle seguenti strade: 1) Asti-Govone per Antignano tronco unico (circondario di Asti) per materiale, lire 2200; per giornalieri e mezzi d'opera, per L. 450; totale L. 2650; 2) strada da Tortona al Po per Castelnuovo Scrivia, tronco unico (circondario di Tortona) per materiale L. 2200, per giornalieri e mezzi d'opera L. 300; totale L. 2500.

Municipio di Torino (10 dicembre, ore 14). — Appalto delle opere di fognatura del quinto lotto del settimo periodo e cioè costruzione del canale bianco percorrente il corso Sommeiller, le vie Filangeri e Colombo, per L. 50,000. Deposito provvisorio L. 3000. Deposito spese L. 1200. Consegna lavori 6 mesi. Fatali 29 dicembre, ore 11.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (12 dicembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori di prolungamento e rinnovazione di tetti e lucernari dell'officina calderai nel R. Arsenale Marittimo di Napoli, per lire 71,000. Consegna lavori 180 giorni. Documenti 7 dicembre. Deposito provvisorio L. 7100.

Municipio di Cerveteri (Roma) (12 dicembre, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione dell'ex-Convento di S. Angelo ad uso di Ospedale civico, provvisoriamente aggiudicato per L. 8672.46.

Deputazione Provinciale di Bologna (12 dicembre, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione del braccio di allacciamento fra il crocevia della Gavorra ed il paese di Castel d'Alano, compreso fra il secondo ed il terzo tronco della strada Porretta-Zucca, per L. 22,992.19. Consegna lavori 4 mesi. Deposito provv. L. 2200. Deposito spese L. 800.

Municipio di Lecco (14 dicembre, ore 14, unico definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'edificio d'ingresso al cimitero comunale, per L. 50.000. Deposito provvisorio L 5000. Deposito spese L. 1200. Consegna lavori 1 anno.

Municipio di Torino (17 dicembre, ore 14, definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del canale bianco, che partendo dal corso Vinzaglio segue il corso Vittorio Emanuele II, il corso Principe Oddone e le vie Avigliana, Beaumont e Duchesss Jolanda, per L. 45,000 provvisoriamente aggiudicato per L. 39.180.375. Deposito provvisorio L. 3000. Deposito spese L. 1000. Consegna lavori 5 mesi.

R. Ufficio del Demanio di Roma (19 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di super-edificazione al fabbricato del Laboratorio Chimico Centrale delle Gabelle in via della Luce, per L. 25,690. Consegna lavori 150 giorni. Deposito provvisorio L. 1000 e per spese L. 800.

R. Prefettura di Benevento (21 dicembre, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del tratto della strada provinciale n. 34 fra il confine con la provincia di Campobasso e la strada provinciale Bebiana in contrada Decorata, di m. 6327.48, per complessive L. 151,400. Dep. provv. L. 8000. Consegna 18 mesi. Documenti fino all'11 dicembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Strade Ferrate Rete Adriatica, Firenze (5 dicembre, ore 14.30). — Gara internazionale per la fornitura ed impianto del motore verticale da 100 HP per le officine di Napoli.

Direzione Officine di Costruzione di Artiglieria, Torino (14 dicembre, ore 9). — Forniture di: ottone in filo mezzano kg. 170 a L. 1.10, L. 272; ottone in verghe kg. 2600 a L. 1.50, L. 3900; ottone profilato kg. 2030 a L. 2.40, L. 4872; ottone in bandelle kg. 370 a L. 1.90, L. 703. Totale L. 9747. Cauz. L. 970. Consegna giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 21	Nov. 28
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 458	455
» » Meridionali	» 682	685.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 460	460
» » » (2ª »)	» 445	445
» » Secondarie Sarde	» 268	268
» » Sicule.	» 674	674
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D* .	» 365.25	364.50
» » Cuneo 3 0[0	» 385.50	385.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 % . .	» 99	100
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 505	505
» » Meridionali.	» 355	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	310
» » » 2ª emiss. »	319	313
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 360	361 50
» » » serie *B*. . . .	» 360	361.50
» » » 1879	» 360	361.50
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde . . .	» 513	513.50
» » Sicule 4 0[0 oro. . . .	» 516	516
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele . .	» 373	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dall'11 al 20 Novembre 1903. — 14ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1065	—
Media	4760	4760	»	1065	1052	+ 13
Viaggiatori	1,507,524.00	1,415,389.99	+ 92,134.01	67,155.00	59,128.18	+ 8,026.82
Bagagli e cani	89,422.00	78,542.26	+ 10,879.74	2,466.00	1,496.73	+ 969.27
Merci a G.V. e P.V. acc.	495,593.00	476,465.90	+ 19,127.10	20,867.00	17,639.56	+ 3,227.44
Merci a P. V.	2,397,857.00	2,331.199.36	+ 66,657.64	90,413.00	94,606.43	− 4,193.43
TOTALE	4,490,396.00	4,301,597.51	+ 188,798.49	180,901.00	172,870.90	+ 8,030.10
	Prodotti dal 1° Luglio al 20 Novembre 1903.					
Viaggiatori	25,556,428.00	25,012,371.60	+ 544,056.40	1,222,891.00	1,193,570.75	+ 29,320.25
Bagagli e cani	1,223,078.00	1,178,712.01	+ 44,365.99	40,045.00	36,754.17	+ 3,290.83
Merci a G.V. e P. V. acc.	5,958,213.00	5,744,862.83	+ 213,350.17	229,177.00	217,907.18	+ 11,269.82
Merci a P. V.	30,805,672.00	29,833,962.82	+ 971,709.18	1,239,695.00	1,195,812.76	+ 43,882.24
TOTALE	63,543,391.00	61,769,909.26	+ 1,773,481.74	2,731,808.00	2,644,044.86	+ 87,763.14
	Prodotto per chilometro.					
della decade	913.36	903.70	+ 39.66	169.86	162.32	+ 7.54
riassuntivo	13,349.45	12,976.87	+ 372.58	2,565.08	2,513.35	+ 51.73

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *13ª Decade — Dal 1° al 10 Novembre 1903*

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chil. m. esercitati	Prodotti per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	123,004.00	2,050.00	22,446.00	155,826.00	85.00	303,411.00	618.00	491.00
1902	110,261.00	2,209.00	19,785.00	144,115.00	798.00	277,168.00	618.00	448.00
Differenze nel 1903	+ 12,743.00	− 159.00	+ 2,661.00	+ 11,711.00	− 713.00	+ 26,243.00	»	+ 43.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1903.							
1903-904	1,455,011.00	27,922.00	230,807.00	1,984.315.00	17,434.00	3,715,489.00	618.00	6,012.00
1902-903	1,430,859.00	30,905.00	227,039.00	1,994.516.00	21,947.00	3,705,266.00	618.00	5,996.00
Differenze nel 1903-904	+ 24,152.00	− 2,983.00	+ 3,768.00	− 10,201.00	− 4,513.00	+ 10,223.00	»	+ 16.00
	RETE COMPLEMENTARE							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	46,710.00	732.00	17,513.00	33,519.00	50.00	98,524.00	482.00	204.00
1902	41,924.00	636.00	15,676.00	27,385.00	185.00	85,806.00	482.00	178.00
Differenze nel 1903	+ 4,786.00	+ 96.00	+ 1,837.00	+ 6,134.00	− 135.00	+ 12,718.00	»	+ 26.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1903.							
1903-904	543,032.00	11,398.00	95,960.00	335,909.00	2,989.00	989.288.00	482.00	2,052.00
1902-903	508,337.00	9,314.00	83,304.00	339,287.00	4,513.00	944,755.00	482.00	1,960.00
Differenze nel 1903-904	+ 34,695.00	+ 2,084.00	+ 12,656.00	− 3,378.00	− 1,524.00	+ 44,533.00	»	+ 92.00
	STRETTO DI MESSINA							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1903	5,512.00	71.00	1,871.00	2,753.00	»	10,207.00	23.00	444.00
1902	4,753.00	149.00	414.00	5,348.00	»	10,664.00	23.00	464.00
Differenze nel 1903	+ 759.00	− 78.00	+ 1,457.00	− 2,595.00	»	− 457.00	»	− 20.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1903							
1903-904	69,103.00	2,005.00	10,405.00	33,699.00	31.00	115,243.00	23.00	5,011.00
1902-903	61,211.00	1,928.00	9,209.00	34,279.00	31.00	106,658.00	23.00	4,637.00
Differenze nel 1903-904	+ 7,892.00	+ 77.00	+ 1.196.00	− 580.00	»	+ 8,585.00	»	+ 374.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati durante l'anno 1901.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1900		Al 31 dicembre 1901		Aumento nell'anno	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4094	36652	4213	37418	119	766
Francia	4455	34037	4619	34314	164	277
Germania	7798	45149	8385	46801	587	1652
Russia	5182	32633	6780	41726	1598	9093
Austria-Ungheria	755	6990	812	7227	57	237
Belgio	1230	7476	1393	8376	163	900
Olanda	691	3791	728	3947	37	156
Italia	837	6488	946	7788	109	1300
Svezia	61	646	90	1612	29	966
Svizzera	830	6462	886	6598	56	136
Spagna	29	202	55	269	26	67
Rumania	209	698	209	724	—	26
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	26	—	53	—	27
India	56	110	56	110	—	—
China	123	84	136	84	13	—
Persia	4	36	4	36	—	—
Africa	11	73	31	398	20	325
Australia	1804	26264	1956	29339	152	3075
Repubblica Argentina	183	841	183	841	—	—
America	38398	1125529	41120	1284427	2722	158898
Totale	66750	1334187	72602	1512088	5852	177901

Aumento totale nel 1901, apparecchi N. **183753.**

AGENZIA PER L'ITALIA: Ing. GIUSEPPE GOGLIO - TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITER.

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1ª classe	Londra (2) 2ª classe	Parigi (3) 1ª classe	Parigi (3) 2ª classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1ª classe	Londra (4) 2ª classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1ª classe	Parigi (5) 2ª classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais e via Boulogne) .	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª classe		1ª,2ª,3ª classe	1ª e 2ª classe	1ª e 2ª classe	1ª, 2ª e 3ª classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres. . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.	Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.occ.) Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.) Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet) . Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord . . . Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		Per la grande cintura
(****) Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1ª 2ª cl. (L)	W. L. 1ª 2ª (H)	Lusso	1ª 2ª cl.	1ª 2ª 3ª cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino. . . . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	Sleeping-cars con Dining-car
San-Remo. . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa. . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino. . . . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	.	—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31		—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi. . . . —	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	-	—	—	—	18 3	—	
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli. . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	Arrivo a Brindisi la domenica

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna. . . . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino. . . . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi. . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli. . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino. . . . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino. . . . . . . Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1ª 2ª cl
Torino. . . . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.	7 52 a.			10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord . . . (Buffet-Hôtel)	1ª,2ª,3ª		(G) 1ª 2ª cl. W. R.	1ª 2ª cl. W.R.(A)	1ª e 2ª cl. W. R.	Pranzo 1ª 2ª 3ª (**)	
Paris-Nord Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 03 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross. Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3ª classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da l'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1ª e 2ª classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1ª e 2ª classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Torino a Macon e solo 1ª classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Culoz e 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérieu); 1ª, 2ª e 3ª classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1ª e 2ª classe da Parigi a Macon e 1ª, 2ª e 3ª classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FRANCESCO CASANOVA
Libraio di S. M. il Re d'Italia
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori
Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Areonautica
con undici tavole in nero ed a colori.
2 vol. in-16° di pag. 603, L. **6.**

GENOVA W. JESINGHAUS & C^IA

Palazzo Doria

ARMATORI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

LINEA ITALO-SPAGNUOLA **Settimanale per Napoli, Marsiglia, Barcellona, Tarragona.**
LINEA ITALO-PORTOGHESE **Mensile per Gibilterra, Oporto, Lisbona, Setubal, Portimão, Cadice.**

I nostri vapori sono adatti al trasporto macchine sottocoperta (boccaporti m. 7 × m. 3).

Telegrammi: Jesinghaus. — Telefono 606. ABC AI Lieber's Scott's Codes.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.
UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

Torino, 1903 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

ANNO XXXVI. Sabato, 5 Dicembre 1903. NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Ancora l'Assemblea Generale.

Nel precedente numero fummo appena in tempo di dare un breve cenno dell'assemblea degli azionisti, tenutasi nello stesso giorno della nostra pubblicazione. Ora ne pubblichiamo un resoconto più esteso.

Premesso che all'atto dell'apertura della seduta, ore 13.30 del giorno 28 novembre p. p., sono presenti 45 azionisti rappresentanti 87,315 azioni sociali, con diritto a voti 17,453, il Presidente dichiara legalmente costituita l'assemblea e nomina scrutatori i signori F. R. Queirazza ed Eugenio Weiss, che sono fra gli azionisti rappresentanti il maggior numero di azioni, e segretario l'azionista A. Peregalli.

L'assemblea, su interpellanza del Presidente, dà per letta la Relazione (Vedi numero precedente).

Il comm. Silvestri, su invito del Presidente, legge la Relazione del Collegio Sindacale (Vedi N. 46).

Il Presidente apre allora la discussione sul bilancio.

L'azionista prof. Cogliolo premette che discuterà su qualcuno dei criteri direttivi dell'azienda. Vivendo a Genova si fa eco dell'opinione colà prevalente che non vi sia rispondenza fra servizio ferroviario ed i bisogni. Da ciò le poche simpatie che gode in quella città la nostra Amministrazione.

Trova l'ingranaggio burocratico straordinariamente lento e si meraviglia di ciò in quanto si tratta di Società che porta un nome che equivale a velocità ed ha Direttore Generale un uomo energico e lavoratore. A questo proposito parla dei ritardi ingiustificati e stancheggianti nell'esaurimento dei reclami, ritardi che hanno agevolato il sorgere di quelle Agenzie e di quei Sindacati di controllo ferroviario tanto dannosi per la nostra azienda, come è portato dalla Relazione.

Vagheggia l'oratore provvedimenti energici per porre un argine a tale speculazione, ed accenna a qualcuno di essi.

Continuando, trova che non sempre è chiaro il concetto negli uffici direttivi di quello che si deve o non si deve fare, e adduce a prova del suo asserto ciò che avviene da parecchi anni circa la concessione di una coppia di treni sulla Genova-Acqui. Espone quindi lagnanze in materia di tariffe, soffermandosi specialmente sugli inconvenienti che si verificarono nell'applicazione della tariffa ridotta pel trasporto dei vini.

Non dubita che si saranno fatte le debite rimostranze per la concessione fatta ad altri dal Governo della Alessandria-Ovada.

Chiude il suo dire nutrendo fiducia che nella predisposizione degli studi per la rinnovazione dei contratti si tenga conto dell'esperienza di questi anni e rivolge due inviti al Direttore Generale, l'uno per l'istituzione di una Commissione tecnico-legale per lo studio di un Regolamento ferroviario conforme ai nuovi bisogni, l'altro perchè siano rassicurati gli azionisti sulla sorte dei capitali investiti nelle azioni della Società, facendo rilevare come molte di quelle azioni rappresentino parte del piccolo risparmio delle famiglie.

L'azionista Maglione dall'esame del Bilancio ha riportata l'impressione che le convenzioni attuali hanno dato risultati negativi. L'aumento dei prodotti fu assorbito dall'aumento delle spese.

Chiede schiarimenti circa il contributo del Governo nelle spese di personale, circa le L. 1,600,000 per rimborsi in seguito a reclami, circa gli utili delle costruzioni, circa le due cifre di 77 milioni che si leggono in passivo e di 55 milioni in attivo (esclusi i depositi) e circa infine le conseguenze della sentenza della Cassazione Romana nella questione dei Sindacati sui Bilanci, dato che rimanessimo soccombenti. Conchiude desiderando dal Direttore Generale, al pari dell'azionista prof. Cogliolo, una parola di conforto per gli azionisti che impiegarono i loro modesti risparmi nelle nostre azioni, ed una uguale parola per tutti coloro che cooperano all'andamento dell'azienda.

Il Direttore Generale, reso omaggio alla valentia dei due interpellanti, osserva all'azionista prof. Cogliolo che è compreso dei bisogni di Genova, che è, si può dire, il cuore e quindi il centro della vita della Rete; ma spera che si vorrà riconoscere che gli sforzi e sacrifici nostri, se a tutto non provvidero, determinarono però gradatamente un miglioramento. La scarsità di materiale e di impianti, cui

deve provvedere il Governo, fu lamentata dalla nostra Società fino dalla sua origine, ma pur troppo, forse per difficoltà incontrate dal Governo stesso, non ci siamo mai trovati nelle condizioni di poter far fronte ai crescenti bisogni. La Società però, compresa dell'importanza del servizio affidatole, è arrivata, senza alcun obbligo suo, a concorrere nella misura del 10 0|0 nei lavori e provviste a carico della Cassa Aumenti Patrimoniali e recentemente si è assoggettata all'anticipazione delle somme occorrenti per l'acquisto di materiale rotabile, a condizioni onerose.

Fa assegnamento il Direttore generale sull'energia, sulla competenza e sulla buona volontà dell'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, il quale è sperabile possa ottenere dai suoi colleghi quanto occorra per giungere ad una sistemazione razionale, non nascondendosi però che per modesti che siano i progetti, onde colmare le moltissime e lamentate deficenze, occorrono sempre milioni e milioni.

A questo punto il Direttore Generale invoca la testimonianza della Commissione presieduta dal senatore Adamoli per quanto riguarda Genova e le linee che vi accedono e confida che l'azionista prof. Cogliolo potrà farsi eco dei dimostrati sacrifizi della Società anche presso il commercio genovese.

Parlando dell'ingranaggio burocratico complicato e lento, dimostra come sia una consegoenza della natura stessa del nostro contratto; e a proposito della rilevante somma d'indennizzi in seguito a reclami afferma che coi provvedimenti presi andranno scemando e di ciò avrebbe già un sintomo rassicurante.

Circa le tariffe si è studiato e si studia per semplificarle e per ridurle. Ammette però che inconvenienti sul genere di quello segnalato dall'azionista possano verificarsi.

Sulla situazione della Società di fronte alla scadenza delle convenzioni, il Direttore Generale, premesso come la questione sia molto delicata, può dire che l'Amministrazione non pensa a morire, ma agisce come se dovesse continuare. Le proposte chieste dal Governo e concretate non furono ancora discusse, ma quando lo saranno la Società avrà presente quest'obbiettivo, di procurarsi, cioè, una vita meno stentata dell'attuale e più consona alle esigenze del pubbtico.

Circa la Alessandria-Ovada la Mediterranea ha fatto piena riserva dei suoi diritti.

Riassumendo poi con rapida sintesi la vita della Mediterranea che si risente dei difetti delle precedenti due Amministrazioni, si dichiara disposto a studiare l'istituzione della Commissione tecnico-legale, desiderata dall'azionista prof. Cogliolo, la quale sarebbe però bene fosse composta di Delegati sociali e governativi.

Rispondendo all'azionista Maglione, afferma che la Società nulla ha da temere dalla sentenza che si attende dalla Corte di Cassazione di Roma. Circa il concorso del Governo nelle spese di personale, informa che in questi due ultimi esercizi il concorso stesso si aggirerà sulla somma che figura in bilancio.

Relativamente agli indennizzi ripete che ha motivo di ritenere che saranno notevolmente ridotti. Riguardo agli utili delle costruzioni può assicurare che rispondono a realtà. Fornisce poi ampie spiegazioni circa le cifre segnate in attivo ed in passivo.

Dopo aver giustificato l'aumento delle spese, il Direttore Generale dichiara all'azionista Maglione che avrà presente i collaboratori dei quali cercherà di migliorare le condizioni, compatibilmente colle condizioni nostre.

Nessnn altro avendo chiesta la parola, viene all'unanimità approvato il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1902-03, fissando in L. 15 il dividendo per ognuna delle 358,740 azioni in circolazione.

E pure all'unanimità viene approvata la proposta aggiunta di un n. 8 all'art. 30 dello Statuto, così concepito: « La nomina e la surrogazione dei liquidatori e la determinazione dei loro poteri ».

Procedutosi infine alla elezione di otto Amministratori, di cui sette scaduti per anzianità ed uno in sostituzione del senatore avv. comm. Filiberto Frescot, dimissionario; di cinque Sindaci effettivi e due supplenti, risultarono eletti e proclamati:

ad *Amministratori* per il biennio 1° luglio 1903-30 giugno 1905 i signori; Casana barone avv. Ernesto con voti 17,682 (rielezione), Maraini comm. ing. Clemente 17,682 (id.), Marangoni cav. avv. Alessandro 17,682 (id.), Podestà barone Luca 17,682 (id.), Pollone comm. Eugenio 17,682 (id.), Falcone comm. avv. Giacomo 17,602 (id.), Pallavicino marchese Domenico 17,602 (id.); e pel periodo 1° luglio 1903-30 giugno 1904 il sig. Frescot comm. avv. Filiberto con voti 17,581 (rielezione);

a *Sindaci effettivi* i signori: Silvestri comm. rag. Giovanni con voti 17,676 (rielezione), Oppenheim barone Alberto 17,676 (id.), Joel comm. Otto 17,676 (id.), Allasia comm. ing. Filiberto 17,676 (id.), Besozzi nob. cav. Alessandro 17,676 (id.);

ed a *Sindaci supplenti* i signori: Malenchini marchese Luigi con voti 17,676 (rielezione), Schuster Gutmann Hans 17,676 (id.).

Dopo di che l'adunanza è sciolta.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1902 e confronto col 1901

(*Continuazione — Vedi N. 48*).

Lana. — L'importazione della lana naturale ascese a quintali 20,503 quella sudicia, ed a quintali 3304 quella lavata, con una diminuzione in complesso di un sesto circa, diminuzione che si riferisce esclusivamente alla lavata, perchè nella sudicia vi fu invece un sesto circa d'aumento, che devesi attribuire all'incremento che va prendendo in Paese l'industria della lavatura.

Per più della metà fu di provenienza della Repubblica Argentina, specie per la sudicia; seguono poi le provenienze dall'Australia, dalla Spagna, da Tunisi, dalla Francia ed altre.

Il transito via di terra diede quintali 31,820, tutto diretto all'estero e quasi intieramente al confine svizzero di Luino. Vi fu un leggiero aumento in confronto al 1901.

L'esportazione è stata più che doppia di quella dell'anno precedente; l'aumento si ebbe sia per la lana lavata che per la sudicia, ma in maggior proporzione in quest'ultima, la quale dà luogo alla maggiore esportazione. Si nota che anche nel 1901 era stato pure assai rilevante l'aumento nella lana sudicia. La massima parte della sudicia venne spedita in Inghilterra; la lavata fu principalmente diretta in Francia, Austria, Belgio e Stati Uniti d'America.

Nell'importazione dei filati, che ascese a kg. 3147, vi fu un'assai sensibile diminuzione, la quale riguarda più specialmente i greggi semplici e ritorti. Le maggiori quantità furono introdotte dalla Germania e dall'Inghilterra.

Nell'esportazione dei filati, che riguarda unicamente quelli ritorti, vi è stata la diminuzione di un quinto circa, ed è risultata di kg. 80,085, spediti nella maggior parte nella Repubblica Argentina.

Nei tessuti l'importazione è stata di kg. 126,788, che si pareggiano quasi con quelli introdotti nel 1901. In assai prevalenza risultano i pettinati, con principale provenienza dall'Inghilterra, dalla Germania e dalla Francia. L'esportazione in quintali 4891, costituita nella massima parte di tessuti di lana scardassata, ha dato un aumento di un quarto circa.

La maggior quantità venne spedita in America e più specialmente nella Repubblica Argentina.

Seta. — Un aumento di oltre un quarto risultò nella importazione dei bozzoli, salita a quintali 26,086, la cui massima parte giunse dalla Francia.

Il transito via di terra in quintali 164 risultò poco più della metà di quello del precedente anno, diretto tutto per l'estero e nella massima parte al confine svizzero di Chiasso.

L'importazione dei cascami tutti greggi e la massima parte costituita di strusa e strazza è stata circa la metà di quella introdotta nel 1901, nel quale anno si nota che era risultata quasi doppia di quella dell'anno precedente: fu di quintali 3920, nei quali sono compresi quint. 3736 introdotti in importazione temporanea per essere lavorati, La maggior quantità è di provenienza dalla China. Il transito via di terra di quintali 1616 fu più che doppio di quello del precedente anno, e venne diretto tutto per l'estero e nella quasi totalità al confine svizzero di Luino. L'esportazione dei cascami, la più grande parte greggi e in minore quantità filati, ascese in complesso a quintali 4974, a cui aggiunti quintali 2630 di pettinati spediti in riesportazione, si ha un totale che poco si discosta dalla esportazione del precedente anno. Oltre la metà dei cascami venne spedita negli Stati Uniti d'America, ove fu diretta la massima parte dei greggi; il rimanente in ordine di importanza venne diretto nella Svizzera per i pettinati, nella Germania pure per i pettinati, nella Francia ed in altri Stati per minori quantità.

L'importazione della seta tratta semplice, torta, greggia, è stata di quintali 10,264 contro quintali 10,051, quindi una differenza trascurabile fra i due anni. Nella quasi totalità è proveniente dalla China. L'esportazione della seta greggia è stata in complesso di quintali 11,886, a cui partecipò primieramente quella semplice e poi quella addoppiata e in quantità insignificante la seta torta. In confronto al 1901 si ebbe un aumento di un sesto circa, ma si nota che mentre in detto anno fu nulla l'importazione della seta addoppiata e rilevante quella della torta, invece fu nel 1902 insignificante quest'ultima e importante la prima. La massima parte della seta esportata venne spedita negli Stati Uniti d'America.

Il transito via di terra della seta tratta semplice di provenienza asiatica è stato di quintali 17,300, con l'aumento di un quarto circa in confronto al 1901, nel quale anno si aveva già avuto un aumento rilevante; fu tutto diretto all'estero e nella maggior parte per il confine francese di Modane.

L'esportazione dei tessuti ascese a quintali 1949; diede un significante aumento di fronte al 1901. Per più di due terze parti comprende i colorati lisci.

In maggior quantità l'esportazione dei tessuti venne diretta per gli Stati Uniti d'America; seguono in ordine di importanza le esportazioni per gli altri Stati dell'America, specialmente della Repubblica Argentina, per l'Egitto, la Turchia Europea, l'Inghilterra ed altri in minori quantità.

Rottami, scaglie, limature e scorie di ferro, ghisa ed acciaio. — L'importazione è stata di quintali 816,782, nella quale le scorie (fra le quali non si trovano quelle Thomas comprese nei concimi) vi sono rappresentate in minima parte. In confronto all'anno 1901, si ebbe l'aumento di oltre un quarto. A questa quantità importata bisogna aggiungere quella del transito via di terra in quintali 734,100, tutti di rottami, destinati in massima parte per lo Stato e per circa due terze parti per S. Pier d'Arena. In confronto col 1901, vi è stata una leggera diminuzione.

Le principali provenienze furono in primo luogo dalla Francia, dalla Germania e dall'Inghilterra, a cui fanno seguito le provenienze da altri Stati, fra cui principalmente quelle dalla Repubblica Argentina, dalla Turchia Europea e dalla Spagna.

Per quanto più specialmente riguarda le scorie, per circa due terze parti sono di provenienza dal Belgio, e il rimanente in massima parte dall'Inghilterra.

Ferro in lamiere. — L'importazione di queste lamiere è stata di quintali 90,251, nei quali sono compresi quintali 1824 provenienti dall'Inghilterra per importazione temporanea per essere litografate, e delle quali si riesportarono quintali 1689. A questa importazione devonsi aggiungere quintali 104,300 che figurano come transito via di terra, ma destinato quasi tutto per lo Stato e nella massima parte per S. Pier d'Arena.

In confronto al 1901 l'importazione ha dato l'aumento di più di un quarto; ma se si tien conto dell'accennato transito via di terra, che nel 1901 fu nullo, l'aumento della quantità introdotta risulta molto sensibilmente maggiore.

La grandissima quantità di queste lamiere è di provenienza dall'Inghilterra.

Lamiere di ferro. — Le lamiere di ferro, ricoperte di zinco, piombo, stagno, rame, ecc., furono importate per quintali 10,350; la più grande quantità però riguarda le lamiere ricoperte di stagno o rame, le quali furono introdotte in importazione temporanea per essere lavorate in barattoli e stagnoni, dei quali si sono riesportati quintali 8649. La massima parte dell'importazione è di provenienza dall'Inghilterra. Il transito via di terra della lamiera stagnata, quasi tutto diretto per lo Stato, fu di quint. 9130. In confronto col 1901 si ha un aumento di circa la metà nell'importazione e di circa un terzo nel transito.

Piombo. — Il piombo in pani e rottami fu importato per quintali 28,260 contro quintali 21,097 nel 1901, dando luogo ad un aumento del terzo circa. Una metà venne importata dagli Stati d'America; il rimanente per la maggior parte dalla Spagna.

L'esportazione di quintali 7131 fu poco più della metà di quella del precedente anno. L'esportazione fu diretta più specialmente per gli Stati Uniti d'America, la Repubblica Argentina, il Chilì e la Turchia Asiatica.

Il piombo lavorato diede all'esportazione quint. 13,819, con una differenza in meno di un quarto circa. Questa differenza si è fatta principalmente sentire nel piombo in fogli e tubi.

Principale destinazione è stata la Turchia Asiatica e quella Europea.

A riguardo delle importazioni della Categoria XII si osserva che nelle stesse sono compresi i materiali diversi di metallo, gli apparecchi e strumenti, ammessi dalla legge mercantile alla temporanea importazione per riparazioni e costruzioni navali. Il totale complessivo di detta importazione è stato di tonnellate 142,683. La riesportazione è stata di quintali 15,345 e il materiale sottoposto a dazio per mancata riesportazione, a quintali 379.

Carbon fossile. — Un aumento del 10 circa per cento si è verificato nell'importazione del carbon fossile, che è stata di tonnellate 1,757,039. Tolte piccole partite giunte dal Belgio, dalla Francia e dall'America, tutta l'importazione è di provenienza dall'Inghilterra.

Come già si accennò nella Statistica precedente, la Regia Dogana non tenendo conto delle partite che passano per proprio consumo sui piroscafi in porto in partenza per l'estero; la quantità effettivamente arrivata supera la cifra registrata. Così, secondo i dati raccolti, l'importazione avrebbe raggiunto le tonnellate 2,424,000 circa. Ripartendo le provenienze inglesi risulta che circa la metà riguardano il carbone Cardiff, un quarto quello Newcastle, un nono il Newport; e minori proporzioni diedero il Glasgow ed altre qualità.

In ordine all'indicato aumento di importazione, si nota che una diminuzione, in proporzioni anche maggiori del verificatosi aumento nel 1902, ebbe luogo nell'anno 1901.

Grano. — L'importazione del grano in quintali 4,252,962 per più di tre quarti tenero, ha superato di circa il 15 per cento quella dell'anno 1901. Nella suddetta quantità introdotta sono compresi quintali 153,266 di grano duro e quintali 59,683 di tenero, importato temporariamente per essere lavorato e quindi farne la riesportazione; circa il

95 per cento è di provenienza dalla Russia. La rimanente quantità è di provenienza in ragione di importanza dalla Rumenia, dalla Repubblica Argentina, dalla Turchia Europea e dagli Stati Uniti d'America.

Anche nel transito via di terra si riscontra un aumento che si ragguaglia al 38 circa per cento, ascese a quintali 1,215,510, nella massima parte venne diretto all'estero e al confine svizzero di Luino.

L'aumento di importazione che si riscontra nel 1902 e che erasi pure verificato nel precedente anno, è da ricercarsi nel bisogno di approvvigionamenti a causa della deficienza del raccolto, segnatamente nella Media Italia.

NAVIGAZIONE.

Il movimento di navigazione complessivo per operazioni di commercio, comprendente tanto la navigazione internazionale che quella di cabotaggio e con bastimenti a vapore ed a vela, è stata di bastimenti 12,781, riuniti quelli di entrata e di uscita per la stazza di tonnellate 10,969,573, divisi in bastimenti 6487 e tonnellate 5,510,201 di entrata e bastimenti 6294 e tonnellate 5,459,372 usciti. Paragonato al 1901 si ebbe un aumento di 879 bastimenti e 872,930 tonnellate.

In questo complessivo movimento partecipa la navigazione internazionale per 6116 bastimenti, della stazza di tonnellate 8,901,326; eppertanto essa vi ha un'assai forte prevalenza in quanto al tonnellaggio, la quale risulta di circa l'81 per cento; nel numero invece dei bastimenti, poco meno della metà. In confronto al 1901 si ha un aumento di 406 bastimenti e di 704,331 tonnellate.

Il cabotaggio prese parte nella navigazione con 6665 bastimenti e 2,068,247 tonnellate, con un aumento di 473 bastimenti e 168,599 tonnellate; per cui, mentre lo stesso è in maggioranza inquanto al numero dei bastimenti, essendo i medesimi più del 52 per cento, nel tonnellaggio non raggiunge nemmeno il 20 per cento.

Distinguendo la navigazione a vapore da quella a vela, risulta che la maggior parte del movimento del porto è rappresentata dalla prima, la quale vi figura per circa il 61 per cento in quanto al numero dei bastimenti e nella quasi totalità, e cioè circa il 95 per cento per riguardo alla stazza. Di fronte al 1901 vi è stato un aumento di 726 bastimenti e di 900,562 tonnellate.

La navigazione a vela mentre partecipò nell'intero movimento per circa il 39 per cento in quanto al numero dei bastimenti, giunse appena a circa un ventesimo nel tonnellaggio.

Anche nella navigazione a vela vi fu un aumento paragonato al 1901, ma soltanto nel numero, essendosi avuti in questo 153 bastimenti in più, mentre vi è stata nella stazza una diminuzione di 27,632 tonnellate.

Tanto nella navigazione internazionale che in quella di cabotaggio prevale la navigazione a vapore, ma mentre nella prima tale prevalenza si rivela anche per il numero dei bastimenti, e sia in questo come nel tonnellaggio rappresenta quasi l'intiero movimento, nel cabotaggio è maggiore invece il numero dei bastimenti a vela, che sono nella proporzione del 65 per cento, e per il tonnellaggio la prevalenza del vapore è nella misura dell'80 circa per cento.

La portata complessiva dei bastimenti, messa a confronto col movimento delle merci, risulta che la medesima rappresentava poco meno del doppio del tonnellaggio delle merci medesime. Distinguendo fra arrivi e partenze risulta che varia sensibilmente l'accennata proporzione, inquanto che per i primi la portata dei bastimenti supera appena di poco più di un ottavo il tonnellaggio delle merci, mentre per le partenze la stazza si rivela superiore di poco meno di sei settimi.

Se poi si fa il confronto fra vela e vapore, emerge che la stazza della prima, presa complessivamente, è superiore di due quinti circa del peso delle merci trasportate; però per le partenze questa proporzione si sposta, perchè per queste la stazza è più di tre volte maggiore, mentre negli arrivi, per contro, è superiore di qualche poco il tonnellaggio delle merci. Per riguardo al vapore, la prevalenza della stazza è di circa la metà se si tien conto complessivamente degli arrivi e delle partenze, ma se si prendono queste separatamente, risulta che la superiorità della stazza è più di sei volte maggiore.

Fra le varie bandiere che concorsero al movimento generale del porto, primeggia la bandiera italiana, giacchè la stessa vi ha partecipato per circa il 68 per cento nel numero dei bastimenti e il 41 per cento nel tonnellaggio; ma questa prevalenza si fa più largamente sentire nel cabotaggio, nel quale il numero dei bastimenti rappresenta il 92 circa per cento, ed il tonnellaggio il 71 per cento e ciò specialmente per la vela, a riguardo della quale la detta proporzione risulta anche maggiore a favore della nostra bandiera; per contro, nella navigazione internazionale, sebbene la nostra bandiera tenga sempre il primo posto, non raggiunge che il 41 per cento nel numero dei bastimenti, e il 34 per cento nel tonnellaggio; ma se si ha riguardo soltanto alla detta navigazione con bastimenti a vela, emerge che la nostra bandiera vi prese parte per circa l'85 per cento nel numero e l'83 per cento nel tonnellaggio.

Distinguendo tra la navigazione a vela e quella a vapore, risulta che nella prima per la massima parte ha partecipato la bandiera nazionale, non avendovi concorso che in minima proporzione le bandiere estere; mentre nella navigazione a vapore la bandiera nazionale è intervenuta per circa la metà in quanto al numero dei bastimenti e circa il 42 per cento per riguardo al tonnellaggio.

In confronto all'anno 1901, la bandiera nazionale ha dato un leggiero aumento, sia nel numero dei bastimenti che nella stazza; a cui contribuì l'intiero movimento del naviglio nazionale, se si eccettua una leggiera diminuzione nel tonnellaggio dei bastimenti a vela.

Dopo la bandiera italiana è quella inglese che ha maggiore importanza nel movimento del porto, avendovi preso parte col 13 per cento del numero dei bastimenti e col 24 per cento del tonnellaggio; ciò che dà in confronto all'anno precedente un leggiero aumento sia nel numero che nella stazza dei bastimenti.

La massima parte della bandiera inglese è rappresentata dalla navigazione a vapore ed internazionale, risultando di poca importanza la detta bandiera nella navigazione di cabotaggio e nella vela.

Le due bandiere riunite, italiana ed inglese, rappresentano nell'intiero movimento del porto circa l'81 per cento del numero dei bastimenti e il 65 per cento del tonnellaggio.

Dopo le due bandiere suaccennate, vengono in ragione di importanza le bandiere delle seguenti nazioni: Germania, Spagna, Grecia, Austria, Olanda, Francia, Norvegia, ed altre in minor proporzione.

Delle suddette bandiere diedero diminuzione la francese e leggermente la spagnuola e l'austriaca; le altre furono in aumento.

Le costruzioni navali del Compartimento Marittimo di Genova, che furono in numero di dodici, della stazza totale di 10,469 tonnellate, risultarono minori di sei nel numero, e di tonn. 4745 nella stazza, e cioè una differenza in meno del terzo per il numero, e del 31 per cento nel tonnellaggio.

Le dette costruzioni sono rappresentate per la stazza nella massima parte da bastimenti superiori alle 1000 tonnellate, essendovi risultati questi in numero di sei della portata complessiva di 10,160 tonnellate; uno è di 240 tonnellate e cinque sono in complesso di 69 tonnellate.

Poco meno del 70 per cento della stazza complessiva proviene dai Cantieri di Sestri Ponente; seguono poi quelli della Foce.

Classificate per tipo le dette costruzioni, risulta che 2 sono navi in acciaio per la stazza complessiva di 3113 tonnellate, 2 piroscafi in acciaio per una stazza totale di 2905 tonnellate, una corazzata di acciaio della stazza di 2626 tonnellate, un brigantino a palo in acciaio di tonn. 1516 di stazza; ed altre costruzioni minori.

I bastimenti inscritti presso il Compartimento Marittimo di Genova alla data del 31 dicembre 1902, ascesero a 666, della stazza totale di tonn. 500,990. Di questi, 451 della portata di tonn. 248,994 sono a vela, e 215 della portata di tonn. 251,996 a vapore. In confronto al 1901 si ha una diminuzione di 16 bastimenti ed un aumento di 13,347 tonnellate. La differenza in meno nel numero dei bastimenti è dovuta alla vela, nella quale si ha una diminuzione di 30 bastimenti; per contro, in quelli a vapore si ha un aumento di 14. L'aumento della stazza è pure dovuta totalmente al vapore, che fu superiore di tonn. 18,634, mentre la vela segna una diminuzione di tonnellate 5287.

La diminuzione che si riscontra nella situazione dei bastimenti a vela è dovuta principalmente a naufragi ed a vendite a stranieri. L'aumento invece dei piroscafi proviene in primo luogo a nuove costruzioni nello Stato e ad acquisti da stranieri.

Poco più della metà dei bastimenti a vapore sono d'una stazza superiore alle 1000 tonnellate, ed i medesimi complessivamente rappresentano circa l'89 per cento dell'intiero tonnellaggio, quelli a vela superiori alla stazza di 1000 tonnellate sono circa il 20 per cento, ma il loro tonnellaggio complessivo rappresenta la metà della stazza totale.

La Commissione
CORRADI, Pres. — BAGHINO — CANEPA
(*Continua*). — OLIVA — PASTORE.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il programma ferroviario del nuovo Ministero.

Il 1° corrente, riaprendosi il Parlamento, l'onorevole Giolitti, Presidente del Consiglio dei Ministri, ha presentato il nuovo Ministero alla Camera ed al Senato, annunziandone il programma. Da questo stralciamo la parte che maggiormente ci riguarda: « Il problema ferroviario ».

« Giunti ora al Governo, noi esamineremo il problema ferroviario, seguendo i criteri stabiliti dalla Camera nello scorso giugno, cioè senza alcun preconcetto sulla forma dell'esercizio.

« Però noi crediamo che lo Stato non debba essere disarmato in questione di tanta importanza, e che convenga fin d'ora prevedere l'ipotesi che non si riesca ad organizzare convenientemente il servizio privato.

« Noi quindi presenteremo senza ritardo un disegno di legge per l'ordinamento di un servizio di Stato con le più serie garanzie nell'interesse del commercio, della finanza e del personale ferroviario. Contemporaneamente presenteremo il disegno di legge sulla contabilità e sul sindacato delle strade ferrate, richiesto dall'ordine del giorno votato dalla Camera il 3 giugno scorso, allo scopo di rendere più effettivo il riscontro e la sorveglianza del Governo sulle aziende ferroviarie, in vista delle liquidazioni da farsi il 30 giugno 1905.

« Così la Camera avrà sott'occhio in modo concreto i vari lati del problema ferroviario, e sarà evitato il pericolo di ripetere l'errore commesso nel 1878, riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia, di giungere, cioè, all'esercizio di Stato senza avere provveduto ad organizzarlo seriamente ».

><

Nuovo materiale ferroviario.

Il Consiglio dei Ministri ha approvata la proposta dell'onorevole Tedesco per la fornitura di 14 locomotive, 400 carrozze, 12 bagagliai e 4 carri-serbatoi per trasporto gas per la Rete Adriatica, e di 12 locomotive, 59 carrozze, 256 carri per la Rete Sicula, per un importo complessivo di circa 12 milioni di lire.

><

Conferenza per modificazioni alla legge sul servizio economico.

Alla conferenza indetta dal Ministro dei Lavori Pubblici pel giorno 11 del corrente mese, allo scopo di esaminare le modificazioni da apportarsi alla legge sull'esercizio economico delle ferrovie di minor traffico e discutere in pari tempo le proposte presentate dall'Adriatica, interverrà per parte di quest'ultima il Direttore del Movimento e Traffico sig. comm. ing. L. Alzona.

Per l'Unione delle Ferrovie Italiane di interesse locale interverrà alla conferenza il Presidente della Società medesima, sig. ing. Campiglio.

><

Servizio economico sulla linea Salerno-Mercato S. Severino.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha esaminate le istanze del Municipio e della Camera di Commercio di Salerno perchè venga adottato il servizio economico sulla linea da Salerno a Mercato San Severino, e ritenuto che la domanda riguardi il servizio economico per i soli viaggiatori, essa vi si è dimostrata in massima favorevole, ed ha preso impegno di presentare le relative proposte entro il mese di dicembre corrente.

><

Servizio economico sulla linea Giulianova-Teramo.

Abbiamo da Roma che la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la concreta proposta per l'attivazione dell'esercizio economico sulla linea Giulianova-Teramo, limitatamente ai viaggiatori e bagagli e senza l'immediato aumento di treni. Coll'attuazione del detto servizio economico, la velocità massima dei treni sarà di 35 chilometri all'ora nei tratti di linea non presenziati e di 40 chilom. in quelli presenziati.

Le tariffe sono stabilite colla riduzione media del 40 0|0 ai sensi della legge n. 220 del 9 giugno 1901 per linee che hanno un prodotto annuo non superiore alle L. 5000 a chilometro.

La Società esercente, a misura che se ne presenti l'opportunità, ha l'obbligo di sottoporre all'approvazione del R. Governo quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico. Così pure si dovrà provvedere all'aumento di una coppia di treni viaggiatori su detta linea se e quando i bisogni del traffico lo richiederanno; tale coppia sarà aggiunta, in ogni caso, ove siasi verificato un aumento d'introito lordo per viaggietori e bagagli di L. 1500 al chilometro in un anno.

><

Ferrovie Velletri-Segni e Velletri-Roma.

(Servizio economico).

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, per aderire alle istanze dei Municipi interessati, ha fatto invito alla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo affinchè, unitamente alla proposta di esercizio economico per la linea Velletri-Terracina, voglia presentarne altra per analogo provvedimento per le linee Velletri-Segni e Velletri-Roma.

Queste due ultime linee si trovano nelle condizioni

volute dalla Legge 9 giugno 1901, n. 220, avendo esse un prodotto medio chilometrico inferiore alle L. 10,000 annue.

><

Il servizio cumulativo colla Sicula-Occidentale.

Ci informano da Trapani che tanto la locale Camera di Commercio, quanto quella Deputazione Provinciale, insistono vivamente perchè abbia luogo senz'altro indugio, l'applicazione del servizio cumulativo alla ferrovia Sicula-Occidentale.

A questo riguardo ci risulta che le due principali Amministrazioni ferroviarie continentali nulla hanno in contrario alla attuazione del detto servizio cumulativo per tutti i trasporti di merci; ma esse non intendono però di accettare, per ragioni di principio, la condizione del cumulo delle distanze, non ostante che la estensione del servizio medesimo varrebbe ad attirare alla ferrovia buona parte del traffico, che attualmente le sfugge per la via di mare Napoli-Palermo e viceversa, con apprezzabile vantaggio delle preindicate reti continentali.

Sembra però che lo scopo completo, quale lo si desidera dal commercio della provincia di Trapani, potrebbe egualmente conseguirsi, qualora la Società per la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, in conformità di quanto hanno già praticato altre ferrovie secondarie in caso analogo, e collo scopo di favorire le spedizioni sulla propria linea, si decidesse a stabilire per il proprio percorso in corrispondenza ai prezzi delle grandi reti.

><

Provvedimenti allo straordinario servizio merci pel Natale alla stazione di Genova.

Per far fronte anche quest'anno allo straordinario movimento dei trasporti di merci celeri a Genova durante il prossimo periodo delle feste Natalizie e di Capo d'anno, eliminando così nel limite del possibile gli inconvenienti che, in causa della insufficienza di spazio e di impianti, si verificano alle stazioni di Genova P. P. e P. B., venne appositamente autorizzata la Mediterranea ad adottare, per il periodo dal 15 al 31 dicembre, gli stessi provvedimenti presi nello scorso anno circa la ripartizione del servizio merci, i quali dettero già buoni risultati.

><

Carri speciali privati per trasporto di derrate.

È stata attuata recentemente sulle ferrovie francesi una tariffa che porta il n. 121 e che riguarda il trasporto delle derrate in vagoni refrigeranti forniti dagli speditori o dai destinatari, od in vagoni dati a nolo da un'Amministrazione delle Strade Ferrate, all'uopo adattati. Su di questa tariffa il Ministro dei Lavori Pubblici ha richiamato l'attenzione delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico con preghiera di esaminarla e di esprimere poscia il loro avviso sulla convenienza di ammettere qualche cosa di consimile alla preaccennata tariffa francese sulle nostre linee allo scopo di svilupparne maggiormente il traffico, tenuto presente che con una analoga tariffa potrebbe essere offerto ai nostri singoli speditori di avere a propria disposizione, meglio di quello che ora avvenga, il materiale speciale occorrente per determinati trasporti, liberando così il Governo da ulteriori non indifferenti aggravi per l'acquisto di carri speciali.

Ci risulta anche che il prefato Ministero ha interessato le anzidette due Amministrazioni ferroviarie di esprimere il loro parere anche in quanto concerne la misura dell'abbuono a compenso dell'interesse e ammortamento del capitale occorrente ai privati per la provvista del materiale, onde formarsi un criterio sulla sufficienza o meno della misura di due centesimi per carro-chilometro a pieno stabilita dalla suindicata tariffa francese ad indurre i privati a provvedersi in proprio di quel materiale speciale.

Della interessante questione si occupa anche attivamente la Società Ausiliare di Milano pel noleggio di carri speciali da trasporto, la quale, naturalmente, troverebbe assai opportuno che un provvedimento conforme a quello adottato in Francia colla istituzione della premenzionata tariffa, venisse pure attuato da noi.

Sappiamó anzi che la Società stessa ha vivamente interessato S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici di far studiare accuratamente l'opportunità che anche in Italia, come in gran parte delle ferrovie d'Europa, si lasci esclusivamente all'industria privata la cura di provvedere carri speciali, come serbatoi per trasporto di vino, alcool, melasso, catrame ed altri liquidi, carri refrigeranti per trasporto del burro. delle primizie e carri per trasporto del pollame, ecc.

Ma, come abbiamo detto, l'on. Tedesco già si sta occupando della cosa, ed è a sperarsi che voglia risolverla nell'interesse dell'erario che, in queste circostanze, riteniamo potra camminare di pari passo con quello del commercio.

><

La vettura Pulmann a Siracusa.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, d'accordo colla Compagnia dei vagoni-letto ha stabilito di far continuare giornalmente sino a Siracusa, col treno 61, la vettura Pulmann attaccata al treno accelerato n. 17. La vettura stessa ritornerebbe a Catania col diretto n. 2 e verrebbe così utilizzata dai numerosi forestieri che d'inverno partono da Siracusa con quel treno diretto. La sopratassa pel percorso Siracusa-Catania sarebbe di L. 2.

><

Pei produttori ed esportatori all'estero di derrate alimentari.

Come è noto, il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nel dare notizia alle Camere di Commercio del provvedimento con cui i prezzi concessi dalla tariffa speciale n. 55, a piccola velocità, ai trasporti di derrate alimentari per l'estero, condizionatamente però all'impegno contrattuale di un quantitativo annuo di cinque mila carri, estendevansi, per le spedizioni provenienti dal Mezzogiorno d'Italia, anche ai carri isolati, faceva presente che stava in coloro che si erano fatti promotori dei voti per ottenere dal Governo l'attuazione di tale provvedimento di cooperare a che esso desse i frutti sperati.

In quell'occasione l'Ispettorato predetto metteva in evidenza la necessità che tutti coloro che si proponevano di esercitare da sè o riuniti in società, o in cooperativa, l'esportazione delle derrate alimentari, studiassero bene il problema e trovassero il mezzo, e con sufficienti capitali e con una organizzazione che si avvicinasse per quanto più possibile a quella delle due Ditte esportatrici di derrate alimentari, di trarre dal provvedimento tutto l'utile che se ne erano ripromesso.

Ma dalle indagini fatte circa i primi risultati delle tariffe di favore si deduce che l'esportazione delle derrate alimentari a carro isolato è quella che meno se ne è avvantaggiata, anzi non ha avuto alcun serio sviluppo; e dalle indagini stesse, come pure dalle istanze di molti

produttori, dirette ad ottenere il trasporto in porto assegnato, è risultato come, a parte il difetto di spirito d'iniziativa, il maggiore ostacolo alla utilizzazione della tariffa per le derrate alimentari trovasi nella mancanza di capitali.

Altro ostacolo sta nel fatto che nessuno dei produttori ed esportatori diretti ha stipulato convenzioni con le ferrovie estere per fruire degli abbuoni che esse accordano per dati quantitativi di derrate.

L'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha perciò ritenuto di dover ancora richiamare l'attenzione delle Camere di Commercio sui punti sopraccennati, anche perchè senza un capitale che permetta almeno di anticipare le spese di viaggio e le altre accessorie, e senza mettersi in grado di beneficiare dei ribassi sul percorso estero finchè rimangono in vigore, i singoli produttori e diretti esportatori di cui sopra non potranno mai fare da sè e dovranno di necessità ricorrere agli intermediari.

L'Ispettorato medesimo ha pertanto raccomandato alle predette Camere di Commercio di far ben presente le circostanze suindicate ai produttori ed esportatori di derrate alimentari, e di volerli, all'occorrenza, illuminare e consigliare circa i modi come promuovere, nell'interesse loro e della regione alla quale appartengono, la diretta esportazione dei prodotti del suolo.

><

Riscatto della Ferrovia Giura-Sempione.

La Commissione del Consiglio nazionale, incaricata di riferire sul progetto di riscatto all'amichevole della ferrovia Giura-Sempione, riunita in questi giorni a Berna, ha terminato i suoi lavori.

Essa esaminò la convenzione di riscatto conchiusa fra la Giura-Sempione ed il Consiglio federale, nonchè le questioni connesse, come il prezzo di compera dei buoni di godimento ed il nuovo contratto in virtù del quale la Confederazione si impegna a pagare un indennizzo suppletorio alla Compagnia del Sempione.

La Commissione non prese alcuna decisione definitiva. Però è fin d'ora già accertato che essa si pronuncierà a forte maggioranza a favore della ratifica del contratto concernente il riscatto della rete Giura Sempione e della convenzione relativa al trasferimento alla Confederazione della concessione italiana del Sempione.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma, giudicando in una vertenza riguardante il *servizio ferroviario,* ha sentenziato quanto appresso:

« Il Direttore di una ferrovia privata che trasgredisce le disposizioni date dal Ministero dei Lavori Pubblici, a mezzo del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, relative al numero dei veicoli con cui comporre ciascun treno, è responsabile della contravvenzione agli articoli 59 e 60 del Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, e va giudicato dall'Autorità giudiziaria.

« Il detto Regolamento, la cui promulgazione è stata autorizzata dall'articolo 317 della Legge sui lavori pubblici, è applicabile anche alle ferrovie private.

« Nè tale questione può farsi rientrare fra le controversie che il Capitolato della concessione deferisce ad un Collegio arbitrale, trattandosi di contravvenzione ad un Regolamento derivante dalla Legge sui lavori pubblici, all'osservanza del quale la Società stessa è tenuta per disposizione dell'Atto di concessione ».

><

Costruzioni in cemento armato.

Dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali abbiamo ricevuto un esemplare della Memoria che la Società stessa presenterà al Congresso internazionale ferroviario da tenersi nel 1905 a Washington, riguardante le applicazioni del cemento armato nelle costruzioni ferroviarie.

E' una molto pregevole pubblicazione, che reca un prezioso contributo alla scienza colla tecnica del nuovo genere di costruzione, che tanto favore ha già incontrato e più ne va ogni dì conquistando all'estero, ma che da noi in Italia, per cause estrinseche al sistema, ancora troppo lentamente si guadagna la fiducia che merita.

Il cemento armato permette di eseguire bene e con tutte le necessarie garanzie di sicurezza opere di qualsiasi genere, manufatti, condotte d'acqua libera e forzata, muri di sostegno, coperture, volte, fabbricati per officine, case di abitazione, ecc.; più ancora, e meglio, si presta per opere di eccezionale arditezza, quali finora si ritenevano possibili soltanto con la struttura esclusivamente metallica.

Molto opportunamente quindi viene adesso la pubblicazione dell'Adriatica, la quale, prima fra le nostre grandi Amministrazioni ferroviarie, ebbe il coraggio di mettersi sulla nuova via, a dimostrare che quando le cose si facciano bene e coscienziosamente, e come vuole la sana teoria tanto spesso così maltrattata, quando cioè i materiali sono eccellenti, copiose le dosature e razionale la distribuzione e le dimensioni dei nervi metallici nei muscoli cementizi, si può tranquillamente e con piena fiducia affrontare col cemento armato anche i più ardui problemi delle più ardite costruzioni ferroviarie, dove le sollecitazioni assumono grandezze cui non si arriva in qualsiasi altra opera.

Con opere come quelle che l'Adriatica dimostra di saper fare, e che ha fatto, e che funzionano egregiamente, malgrado la violenza delle trepidazioni meccaniche che nelle opere stesse sono indotte dal transito dei treni, non hanno più ragione di essere quelle altre prudenziali trepidazioni di sicurezza che hanno finora rappresentato tanto ostacolo all'adozione del nuovo sistema.

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Contratti approvati*).

Nell'adunanza tenutasi il giorno 28 novembre 1903, in Milano, dopo l'Assemblea, dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Coll'Oleificio Pavese, di Pavia, per fornitura di chilogrammi 140,000 di grasso composto per untura dei veicoli;

Colla Ditta Ing. Giovanni Migliardi, di Savona, per fornitura di sei caldaie per locomotive;

Colla Ditta L. Guéret, Limited, di Cardiff, per fornitura di tonnellate metriche 60,000 di carbone grosso inglese e di tonnellate metriche 100,000 di minuto;

Colla Società Ligure Metallurgica, di Genova, per fornitura di kg. 150,000 mila di ferro laminato in barre quadrate, piatte o tonde;

Colla Ditta Budd delle Piane e C., di Genova, per fornitura di kg. 100,000 di zinco in lamiera;

Colla Società Industriale Commerciale Meridionale, di Napoli, per fornitura di mc. 750 di legname pitchpine in tavole segate a quattro fili paralleli ed a spigoli vivi;

Colla Società Milanese per l'agglomerazione dei carboni di Civitavecchia, per fornitura dî tonn. 11,000 di mattonelle;

Colla Società suddetta per fornitura di altre tonnellate 48,000 idem;

Colla Società Anonima Carbonifera Italiana, di Genova, per fornitura di tonn. 138,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Società suddetta per fornitura di altre tonnellate 44 mila idem;

Id. id. per fornitura di altre tonn. 70 mila idem;

Colla Ditta G. Bologna e C., di Milano, per fornitura di kg. 75 mila di chiavarde di ferro con dadi;

Colla Ditta V. ed E. Fratelli Ceretti, di Villadossola, per fornitura di kg. 50 mila di chiavarde come sopra.

(Per la stazione internazionale di Domodossola).

La Società Mediterranea ha presentato gli elaborati di gara per l'appalto dei lavori di impianto della stazione internazionale di Domodossola.

(Contratti per lavori).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale i contratti stipulati con le Ditte sotto indicate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Fratelli Ottavio e Luigi Viganò di Milano, per la sistemazione del piazzale di carico e scarico nella stazione di Milano Porta Sempione (2° gruppo);

Carlo Zuretti di Bra per l'impianto della scogliera a difesa della 1ª pila del 9° ponte sul Tanaro fra le stazioni di Carrù e di Farigliano sulla linea Savona-Bra.

(Gare provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbe luogo la gara per la provvista di 650 cassette scaldapiedi in due lotti. Delle 11 Ditte ammesse alla gara 8 presentarono offerta, e rimase provvisoriamente aggiudicato il primo lotto alla Ditta Carlo Lanfranchini di Torino al prezzo di L. 11.79 ciascuna cassetta e il secondo lott alla Ditta Figli di Raffaele Sacerdote di Torino al prezzo di L. 11.95.

— Presso la Società Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori dt sistemazione della trincea al km. 72.596-72-769 della linea Alessandria-Piacenza. Delle 12 Ditte ammesse alla gara 10 presentarono offerta e l'appalto rimare provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Camillo Caldara di Stradella, che fece il ribasso del 22 per cento.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della trincea fra i km. 17.862 e 17.997 della linea Roma-Orte, per l'importo di L. 10,000. Delle 11 Ditte ammesse alla gara solo 3 hanno presentato offerte variabili dal 7 al 15.20 per cento e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Baldasserini, che ha fatto il miglior ribasso.

— Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di impianto della condotta d'acqua in servizio delle stazioni di Sulmona e di Introdacqua, per l'importo di L. 8000. Delle 14 Ditte ammesse alla gara 7 hanno presentato offerta di ribasso e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta ingegnere Augusto Mariani, col ribasso del 16,50 0¦0.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica:

Impianto di una biglietteria militare nella stazione di Bologna, per L. 550.

Provvedimenti contro la malaria nelle case cantoniere, negli alloggi delle stazioni di alcuni tronchi delle linee comprese in zone malariche, per L. 57,120.

Approfondimento del pozzo di acqua potabile presso la casa cantoniera al km. 21.566 della linea Bologna-Pistoia, per L. 120.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Portomaggiore, per L. 75,700.

Impianto di un circuito di segnalamento fra la stazione di Vicenza, la garetta al passaggio a livello al km. 197.992, da Milano, ed il bivio Verona, per L. 1060.

Modificazioni alla stadera a ponte da trenta tonnellate nella stazione di Massalombarda, per L. 270.

Sistemazione della scarpa, verso Firenze, della strada comunale di Luco, al km. 34.899 della linea Faenza-Firenze, per L. 800.

Rete Mediterranea:

Consolidamento della casa cantoniera doppia fra le stazioni di Galdo e di Petina, al km. 10.169 della linea Sicignano-Castrocucco, per L. 900.

Impianto di una colonna idraulica nella stazione di Caianello, per L. 790.

Ricostruzione di una tratta del muro di sostegno in sponda destra del torrente Pescone, a valle del ponte al km. 51.259 della linea Novara-Varallo, per L. 170.

Applicazione del tenditore a vite e del compensatore, tipo Dujour, a ciascuna delle due trasmissioni flessibili di manovra degli sparapetardi posti in galleria di Borgallo sulla linea Parma-Spezia, per L. 550.

Nuovi impianti ferroviari fra i bivii Vigevano, Simonetta e Ghisolfa a Milano ed acquisto dell'intera area compresa fra i bivii stessi; quota a carico della Mediterranea L. 918,395.37 e quota a carico della rete Adriatica L. 594,004.63.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea:

Collegamento dei massi costituenti le gettate a presidio delle fondazioni dei muri di difesa contro l'Ellero ai km. 3.046, 3.946, 4.227, 5768 e 6.002 della linea Bastia-Mondovì, per L. 2570.

Ampliamento di sei basi in muratura per l'appoggio dei « treteaux » occorrenti per alzare le macchine tipo Volta nel deposito locomotive di Roma-Termini, per L. 1570.

Costruzione di un fabbricato ad uso dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Chiasso, per lire 89,800, di cui L. 61,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del magazzino merci nella stazione di Torre Pellice, per L. 4945.

Ricostruzione in muratura di una parete in legname nella rimessa locomotive italiana in stazione di Chiasso, per L. 2990.

Sistemazione del piazzale esterno della stazione di Pisa Centrale, per L. 12,000.

Costruzione di un muro sottoscarpa ai km. 114.220 e 114.250 fra le stazioni di Porto Maurizio e S. Lorenzo sulla linea Genova-Ventimiglia, per L. 2360.

Lavori di completamento della fognatura della stazione di Torino Porta Nuova, per L. 18,300.

Modificazioni a 4 carrelli di vecchio tipo da applicarsi a due vetture automotrici nuove per la trazione elettrica sulla linea Milano-Varese, per L. 12,800.

Lavori per assicurare lo scartamento sul ponte in ferro sul torrente Betigna al km. 74.326 della linea Parma-Spezia, per L. 1600.

Impianto di una bilancia a ponte nella stazione di Lerino, per L. 1975, oltre il materiale d'armamento.

Impianto di nuovi binari morti nella stazione di S. Giovanni a Teduccio, per L. 44,000, oltre il materiale metallico d'armamento.

Consolidamento dello sperone del muro di risvolto a monte della spalla verso S. Giuseppe, al ponte n. 8 sulla Bormida, al km. 16.109-16.163 della linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 2250.

Provvedimenti contro gli stillicidi dei sottovia Barabino e Guoberti nella stazione di Sampierdarena, per L. 7390.

Lavori per poter attuare il regime del telegramma d'arrivo sulla linea Rogoredo-Novi, per L. 2840.

Impianto di una scogliera di massi naturali a valle del ponte sul Rio Riccò al km. 21.137 della linea Parma-Spezia, per L. 3000.

Rete Adriatica:

Costruzione del magazzino merci e ampliamento del piano caricatore nella stazione di Bussi, per L. 13,200 di cui L. 11,000 per i lavori da appaltarsi.

Riparazione dei guasti causati da uragano sulla linea Udine-Pontebba, per L. 7200.

Impianto di un nuovo scalo merci a P. V. nella stazione di Firenze-Campo di Marte, per la spesa di lire 1,010,900, oltre il materiale d'armamento.

Impianto di due nuovi binari tronchi nella stazione di Pontebba, per L. 38,900, di cui L. 25,000 per i lavori da appaltarsi, oltre il materiale d'armamento.

Rete Sicula:

Rialzamento del muro contenitore destro a monte del ponte sul torrente Savoca, al km. 304.880 da Palermo, fra le stazioni di S. Teresa e di Nizza sulla linea Messina-Catania, per L. 4605.

Modificazioni agli orari ferroviari attuali.

Si tennero in questi giorni a Roma sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, e col concorso dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate, delle conferenze per discutere alcune modificazioni agli attuali orari ferroviari proposte dalla Rete Adriatica.

Fu approvata l'anticipazione di 2 ore del direttissimo Milano-Roma, il quale avrà il seguente orario: Milano partenza ore 9.30, Modena 12.21, Bologna 13.5, Firenze 16.28, Roma, arrivo 21.45.

A Modena questo treno, come già in precedenza abbiamo pubblicato, avrà la coincidenza con un diretto dalla Germania in partenza da Berlino alle 10.30, da Monaco alle 21.50, da Innsbruck all'1.23, da Bolzano alle 6, da Ala alle 8.35, da Verona P. V. alle 9.54, e in arrivo a Modena alle 12.

A Bologna avrà la coincidenza con un treno da Trieste (via Cervignano), uno da Udine e uno da Venezia in partenza rispettivamente alle 6.20, alle 4.20 e alle 9.50; questi treni, che arrivano quasi contemporaneamente a Mestre, si fondono in quella stazione in un solo treno che riparte alle 10 per essere a Bologna alle 12.46.

Si sono potute appianare le gravi difficoltà che si erano incontrate per le corrispondenze a Chiusi coi treni da Siena e si è stabilito di istituire una nuova partenza da Siena fra le 16 e le 17 in coincidenza a Siena col treno proveniente da Empoli e da Pisa; così si giungerà a Chiusi in tempo per prendere il direttissimo per Roma.

Il treno diretto della litoranea Adriatica, ora in partenza da Bologna alle 18.50 e in arrivo a Lecce alle 12.10, avrà uno spostamento che è legato a Castellammare col diretto in partenza da Roma alle 20.05, permetterà di ritardare di alcuni minuti la partenza del diretto delle 20.5 dalla capitale ed a Foggia farà ritardare di circa mezz'ora il diretto per Napoli.

Il ritardo del treno da Foggia per Napoli causava gravi difficoltà alle coincidenze di Benevento per Avellino, Salerno e Napoli da una parte e per Rocchetta e Potenza dall'altra. Si è di comune accordo stabilito un temperamento che permetterà di conciliare in modo soddisfacente i diversi interessi.

Nel corso della conferenza, l'on. Lacava, sostenendo gli interessi della Basilicata ha chiesto la istituzione di due nuovi treni, uno da Napoli e uno da Melfi per Potenza. La prima richiesta sarà presa in benevolo esame; la seconda è stata senz'altro soddisfatta.

Si è trattato lungamente dell'orario delle linee calabresi e delle comunicazioni fra la capitale e Napoli e dei dintorni della capitale.

Furono concessi notevoli miglioramenti per quanto riguarda le comunicazioni fra Napoli, Catanzaro e Cosenza e fu preso impegno di studiarne altri di maggior conto, non escludendo la possibilità di aggiungere nuovi treni, sia sulla linea dell'Jonio come su quella della Basilicata per avvantaggiare vieppiù le comunicazioni di Cosenza e di Cotrone con Napoli e Roma.

Non si è trattato nelle conferenze dell'orario della Sicilia poichè il Ministro, on. Tedesco, aveva già in precedenza approvato l'istituzione di nuovi servizi rapidi di lusso Palermo-Girgenti, Girgenti-Siracusa e Catania-Taormina, il cui scopo è quello di sviluppare il movimento dei forestieri nell'isola e di attrarne un numero maggiore offrendo loro sempre maggiori comodità.

I nuovi orari andranno in vigore al 15 di gennaio.

Alle notizie surriferite aggiungiamo.

Tra Bologna e Milano. — Anzitutto saranno migliorate le comunicazioni tra Bologna e Milano, pubblicate nel precedente numero.

Tra Bologna e il Piemonte. — In conseguenza dell'anticipazione del direttissimo Milano-Firenze-Roma, sarà anticipato il diretto Mediterraneo num. 95 Alessandria-Piacenza di tanto quanto occorre per assicurargli la coincidenza col direttissimo Adriatico.

Il diretto n. 95 potrà allora legarsi ad Alessandria col diretto n. 21 da Torino, di modo che partendo da quest'ultima città alle 6.40 si giungerà a Bologna alle 12.53.

Le comunicazioni con la Toscana e col litorale adriatico. — (Vedi pure il precedente numero).

Sulle linee della Società Veneta. — Sulle linee della Società Veneta saranno pure introdotti importanti miglioramenti di orario ed acceleramenti di treni.

Sulla linea Venezia-Trieste (via Cervignano) vengono modificate:

La corrispondenza del mattino Trieste-Venezia per ottenere la coincidenza del nuovo direttissimo 37 Venezia-Roma. Così da Vienna e da Trieste si ha la più rapida comunicazione.

La corrispondenza della sera Venezia-Trieste per attendere la coincidenza del nuovo treno 172. Così si ottiene la più rapida comunicazione dal Gottardo, da Milano e da Firenze per Trieste.

La Società Veneta aumenterà su questa linea tre treni per la più rapida comunicazione Venezia-Udine.

Sulla linea Padova-Bassano vengono aumentati due treni celeri, ottenendo la coincidenza con Roma.

Sulla linea Padova-Montebelluna vengono accelerati i treni e ottenute le coincidenze da Roma e da Milano per Belluno, e si sta trattando anche per ammettere la vettura diretta Padova-Belluno.

Sulla linea Vicenza Treviso vengono accelerati i treni e migliorate le corrispondenze.

Sulla linea Vicenza-Schio sono effettuati due treni celeri.

Sulla linea Conegliano-Vittorio vengono migliorate le corrispondenze con Venezia ed Udine.

Sulla Ferrara-Copparo saranno modificati i treni per migliorare le corrispondenze.

Sulla linea Arezzo-Stia vengono aumentati due treni per migliorare le corrispondenze con Firenze e Roma.

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha data la sua approvazione alle seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffe:

1) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione accordata alla Ditta Giuseppe Rivetti per trasporto di tessuti di lana e di altre merci;

2) Proposta dell'Adriatica concernente la rinnovazione per un altro anno della concessione accordata alla Ditta C. Garavaglia e Comp. pel trasporto di 200 tonnellate di vino comune, mosto ed uva pigiata per l'Austria-Ungheria;

3) Proposta della Sicula per concessione alle fabbriche di ghiaccio riunite di Palermo di effettuare i loro trasporti di ghiaccio da Palermo per Santa Caterina, Canicattì, Caldare, Porto Empedocle, per percorso con vagone carico, e Porto Empedocle, Roccapalomba, Palermo per il percorso a vuoto, al prezzo per il trasporto a pieno di L. 0.30 per vagone e per chilometro;

4) Proposta della Mediterranea per la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni già vigenti delle concessioni cui infra:

a) Concessione accordata alla Ditta Figli di Luzio Crostan per trasporto di caffè di cicoria e di amido a carro completo da Pontedera a Roma Termini e Trastevere, nonchè a Milano e Torino;

b) Concessione accordata alla Ditta Vinnoco Tellini per trasporto di cereali, farine e zolfo a carro completo da e per Calci;

c) Concessione accordata alla Società Italo-Americana per i trasporti di petrolio, ristabilendo il quantitativo minimo di impegno di 1000 tonnellate.

Il Comm. ENRICO GALLI

Ci giunge all'ultimo momento, da Napoli, la triste notizia della morte, avvenuta avant'ieri, del comm. **ENRICO GALLI**, Direttore del 2° Compartimento del Movimento e Traffico delle Ferrovie del Mediterraneo.

Mentre condividiamo il rammarico dell'Amministrazione ferroviaria per la grave perdita da essa fatta, siamo spiacenti che il tempo ci manchi di dettare alcune righe in memoria di un sì distinto funzionario ed apprezzato cittadino.

Alle esequie, che ebbero luogo ieri, la Società del Mediterraneo era rappresentata dall'Amministratore cav. Arlotta e dal Vice-Direttore Generale ing. comm. Kossuth, i quali dissero parole di elogio ed omaggio per il compianto estinto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Nel Municipio di Vestone ebbe luogo una riunione dei rappresentanti dei Comuni interessati al riscatto della ferrovia Rezzato-Vobarno.

Venne innanzi tutto nominata una Commissione coll'incarico di promuovere un forte movimento nella valle a favore di questo riscatto, e la Commissione riuscì composta dei signori: ing. Quarena Giovanni, Riccobelli avv. Pietro, Zaglio dott. Pietro, Prandini Bernardo, Pezzolini Antonio, sindaco di Vobarno.

L'assemblea all'unanimità espresse poi il convincimento che tutti gli sforzi debbano tendere ad ottenere che la linea venga prolungata sino al Caffaro; e diede incarico alla Commissione suddetta di instare presso il Consiglio provinciale perchè ottenga dal Governo la concessione di questo tronco col sussidio chilometrico necessario, invitando i Comuni interessati a concorrere anch'essi con una somma, non solo per il riscatto della Rezzato-Vobarno, ma anche per il suo prolungamento.

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — Il sindaco di Vercelli ha convocato per domani, domenica, un comizio in Municipio sulla questione ferroviaria.

Nella lettera ricorda come la Vercelli-Gattinara-Biella abbia il duplice obbiettivo di allacciare con una nuova comunicazione la città ed il circondario di Biella con la città ed il circondario di Vercelli, dando loro anche un più diretto accesso ai valichi del Sempione e del Gottardo; come i due tronchi di ferrovia rappresentino un'antica aspirazione delle popolazioni, tanto che per la Biella-Gattinara costituivasi già molti anni or sono un Comitato, presieduto da Quintino Sella, e per la Vercelli-Gattinara la città di Vercelli allestisse già trent'anni or sono un progetto.

Quell'aspirazione si è ridestata ora che il traforo del Sempione sta per apire nuovi sbocchi alle produzioni del circondario; che la Gattinara-Borgomanero-Arona dà modo di raggiungere sollecitamente il Gottardo per la Arona-Sesto Calende-Pino, e che la Gattinara-Vercelli offrirà una nuova comunicazione con Genova al Biellese ed alla Valsesia.

I progetti sono già stati allestiti a cura del Comitato biellese e del Comune di Vercelli; vari Comuni deliberarono concorsi e la Provincia s'impegnò di accordarlo.

Ferrovia Rimini-Mercatino-Talamello. — Il 30 novembre a Rimini si è costituita la Giunta esecutiva per la ferrovia a scartamento ridotto Rimini-Mercatino-Talamello, e risultò composta del comm. ing. Antonio Ferrucci, presidente, Ravegnani Riccardo, presidente della Camera di Commercio, Renzi ing. cav. Achille, Facchinetti avv. cav. Gaetano, direttore della Cassa di Risparmio, Bonifazi perito Giuseppe, consigliere provinciale, membri; Cerolli avv. cav. Luigi, segretario. La Giunta si è messa subito all'opera per ottenere il sussidio dal Governo.

Ferrovia elettrica Bergamo-S. Giovanni. — Con R. Decreto pubblicato sabato è approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 15 ottobre scorso tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per l'Amministrazione dello Stato ed il cav. avv. Paolo Bonomi, in rappresentanza della Provincia di Bergamo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione elettrica ed a scartamento ordinario da Bergamo a S. Giovanni Bianco.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1903.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,324,017.30, con un aumento di L. 518,941.32 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1903

si ragguaglia a L. 128,923,397.94, e presenta un aumento di L. 4,435,521.37 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie dei Castelli romani. — Il Consiglio provinciale di Roma ha approvata la domanda della Società delle tramvie e ferrovie elettriche di Roma, perchè sia prorogato al 31 marzo 1904 il termine a dar compiuti i lavori di costruzione della strada provinciale da Frascati a Grottaferrata, e al 31 dicembre 1904 quello per l'apertura all'esercizio della rete tramviaria dei Castelli romani.

Tramvia Cuneo-Carrù. — Dietro iniziativa del sindaco di Morozzo, cordialmente assecondato dal sindaco di Cuneo, si riunirono con essi, presso il Municipio di Cuneo, i rappresentanti dei Comuni di Margarita, Magliano Alpi e Carrù, ed a lungo discorsero sul modo più pratico per ottenere, secondo un ormai antico progetto di massima, il collegamento con la linea tramviaria di Carrù a Cuneo, attraversando così una plaga ricca di prodotti agricoli e di attività industriali e commerciali, che ora, tagliate fuori dalle dirette comunicazioni ferroviarie, non possono assurgere a quel grado di prosperità economica che loro compete.

I convenuti deliberarono di concretare il progetto di cui si tratta, facendo poi pratiche colla Società Belga, ed eventualmente anche con altre Società, per l'assunzione della costruzione e dell'esercizio della vagheggiata linea.

Tramvia Torino-Almese-Avigliana. — Presso la Camera di Commercio di Torino si è tenuta una numerosa adunanza, allo scopo di formare un Comitato definitivo per lo studio della progettata linea tramviaria che dovrà mettere in diretta comunicazione la città di Torino colle regioni situate a sinistra della Dora, sino ad Almese ed Avigliana.

A far parte di questo Comitato, dopo che i rappresentanti del Municipio di Torino e di quella Camera di Commercio ebbero promesso il loro valido appoggio a questa iniziativa, furono chiamati i signori: on. Boselli, Rossi e Bertetti, i consiglieri provinciali Demichelis, Borgesa, Meano e Perino, i sindaci di Torino, Collegno, Pianezza, Alpignano, Val della Torre, Casellette, Rivera, Almese, Avigliana, Rubiana e Villardora, nonchè varie personalità delle regioni interessate.

Tramvia Alessandria-Valenza. — Sabato scorso ad Alessandria è stato stipulato l'ultimo atto concernente la tramvia Alessandria-Bassignana-Valenza per la cessione del terreno a sud delle tettoie militari, in cui sono in corso e già a buon punto i lavori di costruzione dei fabbricati ad uso stazione.

Rappresentavano la « Société des chemins de fer vicinaux italiens » l'amministratore ing. G. Demoulin ed il progettista geometra Carlo Mogni.

Notizie Ferroviarie Estere

Strade Ferrate Prussiane e Germaniche. — In seguito al considerevole aumento dei trasporti sulle strade ferrate prussiane, il Governo ha deciso di chiedere alla Dieta dei crediti speciali per l'aumento del materiale rotabile e per la costruzione di nuove linee.

In pari tempo, l'impossibilità in cui si trova l'Amministrazione ferroviaria dello Stato di continuare a prestare del materiale rotabile alle ferrovie dell'Impero, ha obbligato il Governo imperiale a proporre al Reichstag di prelevare sugli utili delle ferrovie dell'Impero una somma di 4 milioni di marchi per l'acquisto di nuovo materiale.

Ferrovie Turche. — *Imprese ferroviarie di propaganda industriale e politica.* — Un rapporto del nob Carlo Sforza, segretario della R. Ambasciata in Costantinopoli, dà alcune importanti informazioni circa le ferrovie della Siria e dell'Arabia.

Il rapporto premette che l'ottenere la costruzione di una linea ferroviaria nell'Impero Ottomano non ridonda a solo vantaggio dei capitalisti e degli impresari che vi prendono parte; le conseguenze di una concessione sono di ordine più elevato: accrescimento del prestigio della nazione cui appartengono i capitali e l'impresa, partecipazione dell'industria nazionale alle forniture per i lavori, e quindi sviluppo dei rapporti commerciali fra i due paesi. Così la ferrovia d'Anatolia, costrutta con capitali tedeschi, ha impiegato quasi esclusivamente materiali di provenienza germanica; la ferrovia Salonicco-Dedeagatch, dovuta al capitale francese, è costrutta con materiali francesi. Inoltre le ferrovie in Turchia possono essere considerate come altrettanti agenti di propaganda permanente per gli articoli industriali in genere; anche sotto questo rapporto offre un efficace esempio la Direzione della ferrovia d'Anatolia, che è letteralmente assediata da ogni sorta di domande d'informazioni da parte dei principali centri industriali germanici, e rispondendo a queste domande in modo minuto e coscienzioso, rappresenta per i tedeschi il più potente ed il più vasto dei Consolati.

Il rapporto aggiunge che è evidente quanto sarebbe desiderabile che il capitale italiano non rimanesse estraneo a tali imprese: può perciò essere utile di far conoscere in Italia l'attuale sviluppo delle ferrovie in Turchia, ed il rapporto si propone appunto questo scopo ed illustra minutamente le ferrovie della Siria e dell'Arabia, intorno alle quali manca ogni genere di pubblicazione.

I tronchi ferroviari descritti nel rapporto sono: la ferrovia Giaffa-Gerusalemme, quella Beirut-Raiac-Damasco-Mzerit e Raiac-Hama, quella di Caiffa e quella assai importante della Mecca.

Ferrovia di Bagdad. — La *Gazzetta di Francoforte* annunzia che la Società di costruzione della ferrovia Konia-Eregli-Burgurlu, che deve eseguire il primo tronco della ferrovia di Bagdad, è stata costituita.

La sede della Società è a Francoforte. Il capitale ammonta a 3 milioni di marchi, liberato del 25 0|0.

Il Consiglio è composto di Arturo Gwinner, direttore della Deutsche Bank; Karl Schrader, membro del Reichstag; consigliere di commercio Steinthal, direttore della Deutsche Bank e Braunfels, della Casa I. S. H. Stern, a Francoforte; di Kaullo, della Vereinsbank, di Wurtemberg; M. Bauer, direttore del Wiener Bankverein; Abbeg Arter, presidente del Creditanstalt svizzero; J. Frey, direttore dello stesso stabilimento; Gastone Aubogneau, della Banca Imperiale Ottomana; De Cerjat, direttore dello stesso stabilimento a Parigi; conte Vitali e A. De Biedermann, della Regìa generale delle ferrovie a Parigi.

I direttori della Compagnia sono:

Ph. Holzmann, a Francoforte; Riese, Francoforte; Zander, direttore generale della Compagnia di Anatolia; Huguenin, direttore della Compagnia di Anatolia, e Mackensen, che sorveglia i lavori a Konia.

Notizie Diverse

Le funicolari del carbone. — Scrivono da Savona che quel Comitato del valico appenninico pronunciò parere contrario al progetto di una funicolare aerea per il trasporto del carbone da Savona a S. Giuseppe, ritenendo che essa non risponda alle necessità attuali di quel commercio portuario, e che potrebbe compromettere l'attuazione del valico appenninico. Giova notare che questa decisione non contempla affatto il tronco principale della funicolare stessa, intesa a trasportare il carbone da Genova a Busalla.

La funicolare più rapida degli Stati Uniti. — La « Weehawken inclined railway » nei pressi di New-York, è la funicolare più rapida, più corta ed a scartamento più largo di tutte le altre consimili ferrovie esistenti negli

Stati Uniti d'America, ed ha sempre funzionato in modo perfetto.

I due estremi di questa interessante funicolare distano in linea retta solamente m. 70.4 tra loro, mentre il loro dislivello è di m. 50.42; il che importa una pendenza di 1 : 1.4. La linea è a doppio binario; lo scartamento a metri 0.66. Ciascun binario è percorso da una vettura a 8 ruote, con sezione longitudinale triangolare. Il peso di ogni vettura è di 10 tonnellate; la sua portata è di tonnellate 20.

Le due vetture sono unite, col sistema usuale, da una corda metallica, avvolta nella stazione superiore sopra solidi cilindri. Inoltre ogni vettura porta due funi, simmetricamente disposte, le quali servono a comunicarle l'impulso motore; dette funi sono assicurate in senso inverso sopra tamburi verticali posti su di uno stesso asse. L'impianto motore è elettrico; la corrente continua ad una tensione di 500 volt è fornita da una Società che provvede anche ad illuminare la città di Hoboken ed ai tram delle vicinanze.

In media vengono compiute 100 corse al giorno; ogni corsa dura due minuti circa; la velocità è dunque di circa m. 0.75 al secondo. Questa funicolare è costata complessivamente la somma di L. 892,500.

L'economia di tempo della Transiberiana. — Il primo corriere per l'Europa proveniente dall'Estremo Oriente. via Siberia, per la Transiberiana, è giunto ad Amburgo. Una lettera da Tsing-tau, timbrata il 26 settembre, è stata distribuita ad Amburgo il 23 ottobre, ciò che dimostra una economia di tempo di tre settimane sulla via di mare, per venire dagli stabilimenti tedeschi del Mar Giallo.

Il tunnel sotto la Manica. — Parecchi giornali inglesi, nei loro articoli sul viaggio dei parlamentari inglesi in Francia, segnalano l'attualità della questione del tunnel sotto la Manica, rilevando che a Bordeaux, uno fra i deputati inglesi, il capitano Pirie, dichiarò che un'eccellente occasione si presentava per occuparsi di tale progetto.

I giornali pubblicano egualmente resoconti della riunione annua degli azionisti della « Cannel Tunnel Company ».

Il barone D'Erlanger, presidente della Società, dichiarò poter annunciare che il progetto sarebbe attivamente spinto innanzi, e che fra poco la Società potrebbe domandare al Parlamento britannico di rinnovare le sue promesse.

Il barone D'Erlanger aggiunge che l'accordo cordiale tra Francia ed Inghilterra era un eccellente coefficiente per la costruzione del tunnel.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Cassacco — Udine (11 dicembre, ore 10). – Appalto dei lavori per la costruzione degli edifici scolastici del capoluogo di Cassacco e della frazione di Raspano, per L. 31,705.13. Deposito provvisorio L. 3170.51. Dep. spese L. 650. Ultimazione lavori giorni 20.

Municipio di Roma (12 dicembre, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di demolizione di alcune case tra la via dei Coronari e piazza Fiammetta, per L. 9000. Dep. provv. L. 900. Deposito spese L. 500. Demolizione entro 60 giorni.

Municipio di Firenze (14 dicembre, ore 15). — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo edificio per uso delle scuole elementari in via Galliano, in tre lotti, e cioè: 1° lavori di muratore, scalpellino, ecc., per L. 71,093.71; 2° lavori di falegname, per L. 9321.18; 3° lavori di fabbro ferraio, trombaio e fontaniere, per L. 8188 90. Documenti fino al 14 dicembre, ore 12. Dep. provvisorio, primo lotto, L. 7000; secondo, L. 900; terzo, L. 800.

Amministrazione Provinciale di Salerno (14 dicembre, secondo def.). — Appalto dei lavori per la costruzione dei tratti della strada Sferracavallo in due lotti, e cioè: 1° Vibonati Sella Santa Lucia, di m. 355.47, per L. 49.500, dep. provv. L. 2000; 2° Morigerati Pietragrande, di m. 1037.36, per L. 32,600, dep. provv. L. 1500. Consegna lavori 12 mesi.

Municipio di Trivignano Udinese — Udine (15 gennaio, ore 10). – Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo pozzo della frazione di Clauiduo, provv. agg. prima al signor Corubolo Vittorio, domiciliato a Trivignano, via Borgo di Sotto, n. 113, col ribasso dell'1.44 0|0 su L. 1418.40, e quindi in grado di ventesimo al signor Angeli Angelo, di Palmanuova, per L. 1028. Dep. provvisorio L. 150.

Municipio di Crespano Veneto — Treviso (16 dicembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'acquedotto Canaletto, per L. 20,000. Doc. 15 dicembre. Dep. provv. L. 700 e per spese L. 700. Consegna lavori 180 giorni.

Direzione Genio Militare di Napoli (17 dicembre, ore 16). — Appalto dei lavori di miglioramento nell'Ospedale Militare Principale di Caserta, per L. 8608, da eseguirsi nel termine di giorni 120. Cauz. L. 860. Doc. 12 dicembre. Dep. provv. L. 860.

Direzione Generale R. Arsenale del secondo Dipartimento Marittimo di Napoli (18 dicembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della mano d'opera per la pitturazione della regia nave « B. Brin », per complessive L. 42,000, provv. agg. col ribasso del 6 0|0, e cioè per L. 39,480. Dep. provv. L. 4200. Deposito spese L. 1000.

Intendenza di Finanza di Catanzaro (19 dicembre, ore 11, definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione del fabbricato demaniale Santa Caterina, in Catanzaro, provv. agg. col ribasso dell' 8.01 0|0 su L. 288,620, e cioè per L. 265,502.23, e quindi in grado di ventesimo per L. 252,227.12.

Municipio di Petralia Sottana — Palermo (19 dicembre, ore 14). — Appalto delle opere di condottura per accrescimento, distribuzione e smaltimento delle acque potabili dei dintorni dell'abitato di Petralia Sottana, per L. 60,874.93. Dep. provv. L. 4000. Fatali dopo 15 giorni. Cauz. L. 6000.

R. Prefettura di Ravenna (21 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di manutenzione annua dei muri delle due darsene, della piazza dei Depositi, delle banchine di stallia e loro sponde murate, delle sponde del Canale Naviglio Corsini, delle strade di alaggio e delle piazze dei Depositi, dei fabbricati dell'alloggiamento idraulico e del magazzino delle acque, pel sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per L. 69,360. Consegna sei anni dal 1° luglio 1904. Doc. 12 dicembre. Dep. provv. L. 3500.

Municipio di Oleggio — Novara (21 dicembre, ore 15) — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile e suo esercizio per 50 anni e per L. 50,000. Docum. 14 dicembre.

R. Prefettura di Trapani (28 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di escavazione occorrenti per allargare il canale di accesso al porto di Trapani, per complessive L. 573,000. Consegna lavori tre anni. Doc. 18 dicembre. Dep. provv. L. 15,000. Fatali senza ulteriore avviso 13 gennaio, ore 14.

R. Prefettura di Ancona (12 dicembre, ore 10.30). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica sul ponte sporgente dei magazzini generali nel porto di Ancona per ricovero delle mercanzie, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 5.07 0|0 su L. 42,563.83.

Municipio di Menfi (Girgenti) (15 dicembre, ore 12, migl. di vent.). — Appalto delle condotture delle acque della sorgiva Favarotto nel Comune di Menfi, provvisoriamente aggiudicato ai signori Suneeri Salvatore ed Antonio fu Giuseppe e Massa Giuseppe di Antonio, per L. 291,688.39. Dep. provv. L. 25,000. Dep. spese L. 5000.

Amministrazione Provinciale di Caserta (19 dicembre, ore 11, unico). — Appalto della manutenzione a cottimo della strada provinciale di Napoli (primo e secondo tratto), dall'innesto della strada comunale Caserta-S. Nicola in strada percorrendo la via Porta, lo stradone fiancheggiato dai viali; la strada in giro alla piazza S. Nicola, i rami a Croce, i prolungamenti verso Perroni e Recali, sino all'incontro del basolato sul ponte Carbonara, di m. 9260, per annue L. 8360. Dep. provv. L. 1300. Cauz. 2|3 del canone annuo.

Municipio di Canosa di Puglia (Bari) (21 dicembre, ore 10, seconda asta). — Appalto dei lavori d'impianto ed esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata, pel canone annuo di L. 25,000 e per anni 50. Cauz. L. 8000. Dep. spese L. 15,500. Consegna lavori 12 mesi.

R. Prefettura di Ancona (21 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di escavazione nella zona del bacino del porto d'Ancona antistante e adiacente alle calate di operazioni commerciali, per L. 912,500. Dep. provv. L. 46,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 7 gennaio, ore 12. Consegna lavori 5 anni. Documenti 19 dicembre.

R. Prefettura di Cosenza (2 gennaio, ore 10, unico). — Appalto delle provviste occorrenti alla bonifica dello stagno Turbolo o di Ajello, per la sistemazione del tronco inferiore del torrente Majuzzo, compresi gl'influenti denominati Porcile e Tardo, e per la sistemazione dei tronchi inferiori dei valloni Turbolo e Terrati sboccanti nello stagno, in provincia di Cosenza, per complessive L. 498,435. Dep. provv. L. 25,000. Consegna lavori 3 anni. Documenti 21 dicembre.

Municipio di Granobbio (Bergamo) (2 gennaio, ore 11, seconda asta). — Appalto della manutenzione di quelle strade ed opere comunali pel decennio 1904-1913, per annue L. 538. Dep. provvisorio L. 300. Cauzione L. 1000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Appalti per fabbricati in Rumania. — Gl'interessati possono prendere cognizione presso la Camera di Commercio ed Arti di Torino (R. Museo Commerciale, via Ospedale, 28) dell'avviso per un'asta pubblica indetta dalla Direzione Generale delle Ferrovie Rumene pel 21 dicembre corrente, nostro stile, per la costruzione a Bucarest di un fabbricato per l'officina elettrica e di un serbatoio d'acqua e dipendenze.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (11 dicembre, ore 12, migl. di ventes.). — Fornitura di oggetti di acciaio fuso, per complessive L. 50,000. Cauz. L. 5000. Dep. spese L. 1300.

Direzione Generale R. Arsenale 2° Dipartimento Marittimo, Napoli (11 dicembre, ore 12, migl. di ventes.). — Fornitura di oggetti d'acciaio fuso, per complessive L. 50,000, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 13 0[0, e cioè per L. 43,500. Dep. provv. L. 5000.

Direzione Generale R. Arsenale di Taranto (17 dicembre, ore 11, migl. di ventes.). — Fornitura alla R. Marina nel R. Arsenale di Taranto di acciaio Martin-Siemens in masselli tondi e quadri per pezzi da fucinare, per complessive L. 16,460, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 2 0[0, e cioè per L. 16,130.80. Dep. provv. L. 1700.

Direzione Officina Costruzione d'Artiglieria di Napoli (17 dicembre, ore 14). — Fornitura di tonn. 150 di coke metallurgico, a L. 50 la tonn., L. 7500. Cauz. L. 750. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novembre 28	Dicembre 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 455	455
» » Meridionali	» 685.50	690.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 460	460
» » » (2ª »)	» 445	445
» » Secondarie Sarde	» 268	268
» » Sicule	» 674	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D*	» 364.50	363.25
» » Cuneo 3 0[0	» 385.50	385.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 505	505
» » Meridionali	» 354	353.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310	311
» » » 2ª emiss. »	313	318
» » Sarde, serie *A*	» 361 50	362
» » » serie *B*	» 361.50	362
» » » 1879	» 361.50	362
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde	» 513.50	513
» » Sicule 4 0[0 oro	» 516	516.25
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 374	375

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 32ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1903

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti Indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	1,243,333.63	63.363.67	424,262 90	2,176,146.47	9.106.08	3,916,212.75	4,309.00
1902	1,184,467.72	57,784.05	425,428.08	1,844,209.29	8,565.35	3,520,404.49	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 58,865.91	+ 5,629.62	— 1,165.18	+ 331,937.18	+ 540.73	+ 395,808.26	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	44,983,141.99	2,220,003.45	15,217,544.09	56,511,324.88	421,774.77	119,353,789.18	4,309.00
1902	43,105,602.84	2,115,756.40	14,494,962.23	54,991,012.81	411,028.84	115,118,363.12	4,309.00
Differenze nel 1903	+ 1,877,539.15	+ 104,247.05	+ 722,581.86	+ 1,520,312.07	+ 10,745.93	+ 4,235,426.06	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1903	135,337 67	4,141.73	58,281.10	209,337.53	706.52	407,804.55	1,546.33
1902	92,851.08	2,430.65	28,604.02	159,930.34	855.40	284,671.49	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 42,486.59	+ 1,711.08	+ 29,677 08	+ 49,407.19	— 148.88	+ 123,133.06	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1903	3,331,102.07	86,464.11	987,187.37	5,122,733.48	42,121.73	9,569,608.76	1,546.33
1902	3,188,098.89	84,159.92	945,518.10	5,109,970.43	41,766.11	6,369,513.45	1,546.33
Differenze nel 1903	+ 143,003.18	+ 2,304.19	+ 41,669.27	+ 12,763.05	+ 355.62	+ 200,095.31	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
738.47	649.84	+ 88.63	22,018.12	21,260.60	+ 757.52

Società Italiana Metallurgica Franchi-Griffin

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN
BARROTTI PER GRIGLIE

Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.

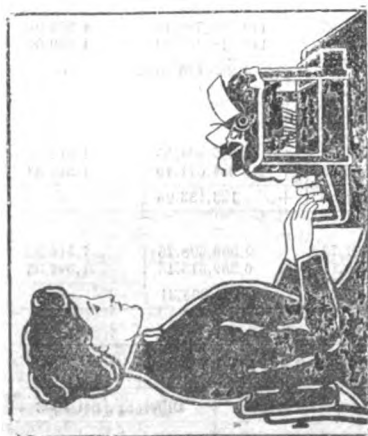
Anno	Num. totale	mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12

La Macchina per scrivere

REMINGTON

è la più diffusa

IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente Generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

Ingegneri **CERETTI E TANFANI**

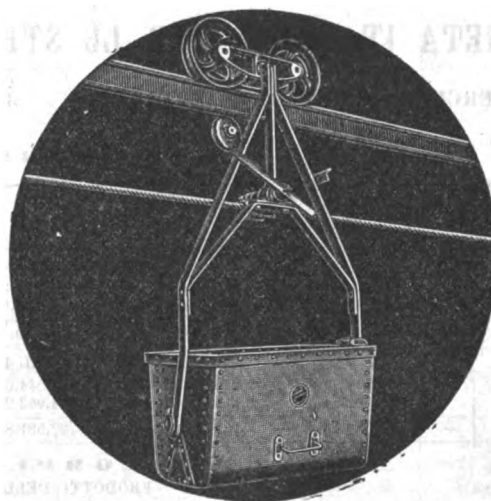
Uffici: *Foro Bonaparte, 56* — **MILANO**

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone

PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO
per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 85	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
					(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria	—	—			11 — a.		—		—
Douvres	—	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.)	Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet)	Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
		(F) W.R.	Déjeuner						
Calais Maritime (ora francese)	Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet)	Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries	Par.						2 31 a.		
Folkestone	Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (o.E.oc.)	Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime (ora fr.)	Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
						(F) W.R.			
Boulogne (Buffet) Maritime	Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne (Buffet) Central	Par.		2 18 p.	2 15 p.		6 22 p.			
	Par.			2 25 p.		6 25 p.			
Amiens (Buffet)	Arr.			4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet)	Par.			4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Arr.	4 45 p.		6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	5 06 p.		6 28 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****)	Arr.	6 — p.		7 17 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)		1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.)	Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon	Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 48 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian	—	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève	—	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix	—	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains	—	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry	—	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane	—	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino	Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara	Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano	Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia	Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino	Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova	Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo	—	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa	—	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze	—	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno	—	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma	—	10 10	—	19 15	7 40	—	23 48	—	
Napoli	—	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi	—	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino	Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria	Arr.	21 32		—	—	—	10 18	—	22 57
Bologna	—	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona	—	7 13		—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi	—	21 48		—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze	—	6 34	—	—	—	—	18 3	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	18 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli	Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma	—	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze	—	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi	—	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona	—	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna	—	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria	—	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino	Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi	Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli	—	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma	—	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno	—	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze	—	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa	—	23 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo	—	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova	—	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino	Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia	Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano	Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara	—	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino	Arr.	—	10 3	—	—	18 45	—	23 15
		(D)						1a 2a cl
Torino	Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.)	—	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry	—	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains	—	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix	—	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian	—	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève	—	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon	—	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.)	Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.)	Par.		7 09 a.		9 52 a.	1 55 p.		6 45 p.
(****)	Arr.		7 52 a.		10 46 a.	2 47 p.		7 42 p.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)		1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R.(A)	1a e 2a cl. W. R.		Pranzo 1a 2a 3a (**)
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.		8 40 p.
Amiens (Buffet)	Arr.	10 10 a.			1 — p.	—		10 28 p.
Amiens (Buffet)	Par.	10 14 a.			1 4 p.	—		10 39 p.
Boulogne (Buffet) Central	Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central	Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora fr.	Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne (Buffet) Maritime ora E. oc.	Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone	Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries	Arr.		12 03 p.					12 21 a.
Boulogne-Tintelleries	Par.		12 05 p.					12 23 a.
Calais-Ville (Buffet)	Arr.		12 47 p.		2 55 p.			1 07 a.
Calais Maritime (ora francese)	Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.			1 12 a.
Calais Maritime (Buffet)	Par.		1 20 p.		3 19 p.			1 39 a.
Calais Maritime ora Eur. occ.	Par.		1 16 p.		3 15 p.			1 35 a.
Douvres	—		3 5 p.		5 15 p.			3 40 a.
Londres Victoria	Arr.		—		7 — p.			—
Londres Ch.-Cross	Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.		5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 1a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. la servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

ANNO XXXVI. Sabato, 12 Dicembre 1903. NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

IL PROGRAMMA DEL NUOVO MINISTERO

E IL PROBLEMA FERROVIARIO

Io non intendo punto di esaminare qui il programma del nuovo Ministero nel suo vastissimo complesso, ma credo utile di esporre alcune considerazioni su ciò che riguarda il problema ferroviario,

Il Presidente del Consiglio si è dichiarato ossequente alle dichiarazioni fatte dal precedente Ministero e al voto della Camera del 3 scorso giugno, ma egli ha soggiunto che il Governo non può intraprendere delle trattative per stabilire un esercizio privato delle ferrovie, senza essere prima convenientemente armato, e così, egli dice, saranno presentati, nel più breve tempo possibile, due progetti di legge, l'uno per organizzare un efficace servizio di sorveglianza e di controllo per il caso che si combini l'esercizio privato, e l'altro per organizzare un buon esercizio di Stato, che garantisca gl'interessi del commercio, dell'erario e dei ferrovieri, e ciò per il caso che, non riuscendo a stabilire un conveniente servizio privato, si debba ricorrere all'esercizio di Stato.

In apparenza il Governo si dimostra saggio e previdente, e la Camera lo ha approvato con grande maggioranza, e il pubblico in generale lo applaudisce. Non vi è nulla di deciso, e ognuno spera che dai nuovi studi, dai nuovi progetti, dalle discussioni che avranno luogo in Parlamento, e anche dalle agitazioni che si fanno nel Paese, finisca per trionfare quella soluzione che si preferisce.

Ma coloro che non si accontentano delle apparenze e guardano le cose a fondo, non possono non sentire le più gravi apprensioni.

La dichiarazione che il Governo si accinge a risolvere il grave problema senza alcuna idea preconcetta, può intendersi nel senso buono, e cioè che esso non ha impegni, che non subisce alcuna influenza politica o finanziaria; ma più verosimilmente significa che esso è impreparato, che non ha alcuna idea precisa, che va avanti a tastoni, desideroso di guadagnar tempo e allontanare le opposizioni, per adottare poi al momento opportuno quel partito che gli potrà essere consigliato dalle esigenze politiche.

Ma più scoraggiante ancora è la dichiarazione che il Governo si sente disarmato, e che a questo scopo prepara due progetti di legge con intenti disparati, i quali gli devono servire come arma contro nemici immaginari.

Solo i prepotenti e i paurosi vedono nemici da tutte le parti, e non sanno nè dormire, nè sortire senza armi ed armati. Ma chi conosce con precisione la strada che deve percorrere, chi ha la coscienza del proprio diritto ed è ben deciso a rispettare il diritto degli altri, non sente affatto il bisogno delle armi e procede sempre pienamente sicuro.

D'altra parte, queste armi che cerca il Governo, e sulle quali dimostra di fare tanto assegnamento, hanno poi veramente qualche valore?

Credo che valga la pena di esaminare brevemente la cosa.

Il Governo, secondo le sue stesse dichiarazioni, desidera che l'esercizio ferroviario sia fatto da Società private, ma prepara un progetto di legge per organizzare l'esercizio di Stato, perchè gli serva come arma nelle trattative con le Società private per ottenere da loro le migliori condizioni possibili. Ma bisogna essere ben ciechi per non vedere che se il Governo apre trattative con Società private, è perchè non ha alcuna fiducia nella bontà del suo progette.

E il Governo stesso, dubbioso fin da oggi sul valore di quest'arma, prepara altro progetto di legge sulla sorveglianza ed il controllo dell'esercizio fatto da Società private, che gli deve servire come arma per tenere in freno le Società ed obbligarle ad eseguire i patti contrattuali.

Per me, io sono lieto di essere d'accordo con l'on. Rubini, il quale, nel suo discorso pronunziato alla Camera nello scorso maggio, diceva che la sorveglianza ed il controllo del Governo non solo non devono essere aumentati, ma devono essere semplificati e ridotti.

O il Governo saprà fare dei contratti tali che facciano collimare gli interessi delle Società con gli interessi dello Stato, e allora non possono nascere nè dissidii, nè liti, e la sorveglianza e il controllo attuale sono anche eccessivi, e possono essere semplificati; o il Governo sarà tanto disgraziato da fare dei contratti cattivi, che mettono in contrasto gli interessi dello Stato con gli interessi delle Società, e allora non vi è nè sorveglianza, nè controllo che possa impedire i dissidii e le liti.

Ma, si dice, noi abbiamo l'esempio doloroso della Con-

venzioni del 1885, che portarono al Governo delle ingenti spese che non erano preventivate, e diedero luogo ad una infinità di questioni e di liti; e dunque è evidente la necessità di una nuova legge che renda più efficace la sorveglianza e serva di arma al Governo per evitare le spese non previste, e obbligare le Società ad eseguire scrupolosamente i patti contrattuali.

È un argomento puerile, e mi duole sinceramente che esso sia stato fatto anche dall'on. Saporito, che pure ha studiato con gran cura il problema ferroviario.

Non intendo di svolgere qui quest'argomento, tanto più che ripeterei cose già dette nel *Monitore*. Ma in compendio dico che le spese ingenti alle quali il Governo si è dovuto sobbarcare, non sono punto venute nè da mancanza di sorveglianza, nè da malvolere delle Società, ma sono venute semplicemente dal fatto che il Governo nel 1885 non conosceva lo stato deplorevolissimo in cui si trovavano le linee e il materiale mobile, e si è lusingato di poter provvedere a tutto con mezzi enormemente inferiori al necessario. Ed in quanto alle infinite liti che sono sôrte, chi si prenderà l'incomodo di esaminarle una ad una, riconoscerà che esse sono state promosse dal Governo, il quale, per l'infausta teoria del « jus imperii », pretendeva d'aver diritto di interpretare i patti contrattuali a suo capriccio. E la riprova di ciò l'abbiamo nel fatto che il Ministro Balenzauo fu costretto nella Camera a confessare che tutte le questioni sôrte fra il Governo e le Società esercenti in generale furono risolte dagli arbitri e dai tribunali in modo contrario al Governo.

Dunque queste due nuove leggi, queste vantate armi in mano al Governo, quale effetto potranno avere?

Produrranno delle infinite discussioni e faranno perdere un tempo prezioso; nella più favorevole delle ipotesi, potranno essere quasi innocue, ma probabilmente saranno nocive allo stesso Governo che le propose.

***

L'esercizio ferroviario fatto direttamente dallo Stato, è stato definito « un salto nel buio » da uno scrittore che non si dimostrava punto ostile a questo sistema. Ma, precisamente perchè egli era competente di cose ferroviarie, insisteva, or sono due anni, perchè il Governo studiasse il problema a fondo, e che poi, venendo il 1905, ne avesse a fare un'applicazione ristretta, per poterla convenientemente perfezionare prima di estenderla man mano a tutte le grandi Reti.

Io combatto l'esercizio di Stato in sè stesso, e lo combatto specialmente per la sua applicazione in Italia, dove sarebbe assai più dannoso di quello che sia negli altri paesi. Ma rispetto le opinioni degli altri, quando sono esposte con competenza e quando, conoscendo le difficoltà ed i pericoli, si cerca di procedere con prudenza.

Ma oggi che il Governo ha lasciato passare due anni senza alcun studio serio, appare strana e presuntuosa la dichiarazione del Presidente del Consiglio, che in pochi giorni presenterà un progetto per l'esercizio di Stato.

Sorge spontaneo il dubbio che tanta sicurezza provenga da mancanza di percezione delle gravissime difficoltà del problema.

E difatti l'on. Maggiorino Ferraris, che fino allo scorso maggio incitava il Governo ad organizzare l'esercizio di Stato per poter disporre liberamente delle tariffe ferroviarie a scopo politico e a scopo di protezione, oggi, rispondendo al Presidente del Consiglio, si mostra dubbioso e teme che omai si debba rinunziare all'esercizio di Stato per mancanza della necessaria preparazione.

E più strana ancora appare la sicurezza del Presidente del Consiglio quando afferma che questo progetto d'esercizio di Stato, che sarà preparato in brevi giorni, tutelerà completamente gli interessi del commercio, dell'erario e dei ferrovieri.

Se questa sicurezza fosse realmente sentita, perchè dovrebbe il Governo perdere il suo tempo a preparare il secondo progetto colla sorveglianza ed il controllo dell'esercizio privato? Se sono veramente tutelati gl'interessi del commercio, dell'erario e dei ferrovieri, chi potrà proporre l'esercizio privato?

Ma, dicono taluni, tutto ciò non è che una finzione, una abile manovra politica. Il Governo, in conformità delle sue dichiarazioni, preferisce l'esercizio fatto da Società private e tutti questi progetti, tutte queste dichiarazioni non sono che un'arma per poter ottenere dalle Società che siano docili nell'arrendersi a tutte le condizioni che piacerà al Governo d'imporre.

Ignoro quanto vi possa essere di vero in ciò, ma per me la miglior arte politica è sempre quella che va diritta allo scopo che si vuol raggiuungere senza debolezze e senza finzioni. La furberia è sempre una cosa pericolosa, che spesso si rivolta contro coloro che l'adoprano.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI ALLA CAMERA

e le dichiarazioni dell'onor. Ministro Tedesco

Giovedì scorso venne in discussione alla Camera il bilancio dei Lavori Pubblici, in cui l'on. Ministro Tedesco fece importanti dichiarazioni, che riportarono il pieno consentimento dei deputati. Ecco il sunto sommario del discorso:

L'on. *Tedesco*, Ministro dei Lavori Pubblici, dice che il bilancio consente di far fronte a molte esigenze di carattere straordinario; inoltre il bilancio avrà una sufficiente dote di riserva. È d'avviso che anche senza far leggi sui lavori pubblici, ma solo eseguendo le leggi esistenti, si potrebbero rendere grandi benefizi a tutte le provincie di Italia e specialmente al Mezzogiorno; ma l'applicazione integrale delle leggi non è ora possibile per la mancanza del personale neeessario. Esorta la Camera ad approvare sollecitamente il disegno di legge col quale si aumentano alcune categorie del personale. All'on. Lucifero, con cui altamente si felicita per il suo poderoso discorso, nel quale ha fatto un'acuta analisi dei mali del Mezzogiorno, dichiara di essere sua convinzione che, fatta l'unità politica, si deve ottenere l'unità economica, e per questo è indispensabile il risorgimento del Mezzogiorno (*Bene, bravo*).

Gli preme poi d'assicurare l'on. Rizzo che, egli pure essendo sensibile ai mali delle provincie del Mezzogiorno, non mancherà di occuparsi con uguale cura e zelo degli interessi di tutte quante le diverse parti d'Italia. Circa la sistemazione fluviale, della quale ha parlato l'on. Rizzo, osserva che sta per avere soluzione un problema di capitale importanza per il nostro Paese, quale è quello della navigazione fluviale; accenna, su questo proposito, agli stanziamenti notevoli che si intendono di fare per il fiume Piave ed altri nelle provincie venete e promette di presentare sollecitamente uno speciale disegno di legge.

È d'avviso che occorra una riforma radicale della legge per le bonifiche nel senso di poter provvedere ad un tempo agli scopi igienici, idraulici ed agrari.

Passando alle questioni relative a porti, fa osservare all'on. Cavagnari, che ha parlato del porto di Genova, che non è in sua facoltà di dare un'interpretazione autentica all'art. 5 della legge pel Consorzio, ed aggiunge che, a suo avviso, il Consorzio medesimo ha fin qui funzionato egregiamente.

Assicura quindi l'on. Cavagnari che il progetto d'ampliamento del porto di Genova è stato compilato da uno dei funzionari più competenti dei quali disponga l'Amministrazione.

Circa la questione ferroviaria, prende impegno di provvedere per agevolare l'introduzione del servizio economico, che gli sta molto a cuore e pel quale ha mandato speciali funzionari a fare studi all'estero.

Nota come non sia possibile migliorare il servizio ferroviario se non si aumentano notevolmente le spese, ed elogia le ottime qualità del nostro personale delle ferrovie, cui si deve se il servizio funziona discretamente, malgrado le molte circostanze sfavorevoli.

Conclude dicendo che si sentirà sorretto nell'arduo còmpito che si è assunto soltanto se avrà con sè la fiducia della Camera (*Vivissime approvazioni*).

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1902-1903

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 novembre 1903

(*Continuazione — Vedi N. 49*).

d) **Quota sociale sui prodotti ed introiti a rimborso di spesa.**

Anche nell'esercizio 1902-1903 l'aumento dei prodotti si verificò quasi tutto sulla Rete principale, cadendo perciò nel prodotto ultra-iniziale, che lascia alla Società il 50 0|0 di sua quota a compenso spese, invece del 62.50. Per la determinazione poi della quota sociale, bisogna tener conto del prelievo che va fatto sui prodotti per interessi e quota di deprezzamento sul materiale rotabile acquistato in base alla Convenzione del 29 novembre 1899, prelievo che, dalle L. 2.381,003.74 del 1901-1902, salì a L 3,293.505.40.

Come risulta quindi dalla liquidazione dei prodotti e corrispettivi, esposta nell'allegato *E*, la somma che rimane alla Società sui prodotti lordi già indicati si riduce:

Per la Rete principale a . . . . L.	94,078,162.74
Per la Rete secondaria, compresa la sovvenzione di L. 3000 al chilometro. . »	7,242,261.78
Ed aggiungendo i prodotti e la sovvenzione chilometrica delle linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, e le quote spettanti alla Società per le linee Confine francese-Modane e Roma-Albano-Nettuno in . . »	2,088,218.75
si hanno i prodotti netti della Rete in L.	103,408,643.27
Gli introiti a rimborso di spesa delle linee esercitate per conto dello Stato, sommano a . . . . »	5,188,005.07
e perciò la liquidazione dei prodotti in genere e dei corrispettivi delle varie linee porta alla somma totale di . . . . »	108,596,648.34
in confronto di quella di . . . . . . »	103,251,466.25
avutasi nel precedente esercizio 1901-1902, e quindi un aumento di . . . . . L.	5,345,182.09

e) **Spese.**

Le spese dell'esercizio 1902-1903 sommarono:

Per la Rete principale a . . . . L.	110,984,462.75
» secondaria a . . . . »	6,480,454.20
Per le linee esercitate non per conto dello Stato a . . . . »	1,438,719.45
ed in totale . . . L.	118,903,636.40

Si ha quindi sul 1901-1902:

Un aumento per la Rete principale di L.	7,516,935.33
Per la secondaria di . . . . . »	340,857.86
E una diminuzione per le altre linee di »	35,184.41
Cioè un complessivo aumento di L.	7,852,608.78
Da questa cifra devesi però detrarre:	
Il contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti L. 1,370,030.42; il maggior contributo della Rete Adriatica nella spesa degli enti comuni L. 373,397.01 . . L.	1,743,427.43
Con che l'aumento di spesa si riduce a L.	6,109,181.35

Non occorre certamente di qui riassumere tutte le cause che hanno grado grado portato a cotesto risultato, poichè un'ampia esposizione è stata fatta nella Relazione dello scorso anno: solo ci basti di ricordare che sono tutte cause indipendenti dal fatto dell'Amministrazione, per alcune delle quali anzi fu giuocoforza fare le debite riserve verso il Governo.

Ciò premesso, vediamo di quali titoli si compongano dette spese in raffronto a quelle del 1901-1902:

	Spese del 1902-1903	Aumenti sul 1901-1902
Direzione e Servizi amministrativi . . L.	5,634,926.16	+L. 74,822.41
Servizio mantenim. e lavori. . . . . »	17,935,769.15	+ » 501,278.53
Servizio trazione e materiale.	48,248,115.36	+ » 1,964,862.83
Servizio movimento e traffico	40,765,634.42	+ » 3,976,960.39
Spese generali . »	6,319,191.31	+ » 1,334,684.62
Totale L.	118,903,636.40	+L. 7,852,608.78

Anche nel 1902-1903 l'incremento straordinario dei trasporti ha influito ad aumentare in misura notevole più specialmente le spese del Servizio movimento e traffico e quelle del Servizio della trazione e del materiale, sempre per il fatto che a questi servizi si deve provvedere con mezzi eccezionali ed espedienti d'ogni sorta, essendo l'aumento del traffico sproporzionato alla potenzialità delle stazioni e linee principali, nonchè al materiale rotabile in servizio.

Queste condizioni anormali hanno cagionato l'estensione del servizio notturno, il forte aumento, già notato a proposito della percorrenza delle locomotive, nelle manovre, nelle riserve, nella doppia trazione, ecc.; e ciò ha pure avuto il suo riflesso sull'aumento delle spese d'illuminazione, sulle spese per indennizzi al commercio ed altre. Nelle spese d'illuminazione, riscaldamento e diverse, si ebbe infatti l'aumento di circa L. 600,000. Negli indennizzi per tardate rese, avarie e simili, si ebbe poi, sulle spese contabilizzate negli esercizi precedenti, un'eccedenza di oltre L. 1,600,000, in buona parte però dovuta alla speculazione che viene fatta su talune piazze per portare i reclami con citazioni avanti le conciliature, sebbene l'Amministrazione non abbia mancato di prendere ogni disposizione necessaria perchè il commercio possa trovare, in via amministrativa, la pronta definizione dei suoi reclami, anche presso le stazioni principali, coll'immediato rimborso delle somme che effettivamente gli fossero dovute. Su questo argomento troverete altre notizie al titolo: *Contenzioso*.

L'aumento di L. 3,976,960.39 sulle spese del Servizio movimento e traffico, aumento che viene ridotto a lire 3,300,000. detraendo la quota di contributo del Governo nelle spese di personale e la maggior quota della Rete Adriatica per gli enti comuni, trova già pertanto spiegazione per L. 2,200,000 nei citati due titoli.

Per quanto concerne l'aumento di L. 1,964,862.83 nelle spese del Servizio trazione e materiale, osservasi che l'eccedenza riguarda la locomozione per L. 1,684,794.76, e la manutenzione del materiale rotabile per L. 280,068.07.

Anche qui è da tenersi conto della quota governativa di contributo per le maggiori spese di personale, ammontante a L. 537,000 circa. Poi è da notare l'aumento di lire 848,205.51 per il combustibile consumato, aumento che per L. 560,000 dipende dal maggior percorso delle locomotive e degli assi, e per il rimanente da effettivo maggior consumo unitario, causato sempre dal maggior peso lordo del nuovo materiale rotabile e dagli effetti del servizio intensivo delle locomotive che si dovette ancora parzialmente mantenere con turno collettivo del personale, cause già indicate anche lo scorso anno e che, per quanto concerne il maggior peso morto, consolideranno purtroppo l'aggravio anche per l'avvenire.

Alla maggior spesa di combustibile per le locomotive è

da aggiungersi quella di L. 168,000 per la locomozione elettrica in relazione alla maggior percorrenza dipendente dalla completa attivazione del servizio elettrico sulle linee Varesine.

Dall'aumento di L. 501,278.53 per il Servizio mantenimento e lavori, è da detrarsi la quota-parte di contributo governativo per il personale, in circa L. 333,000.

Quanto all'aumento nelle spese generali, si nota che proviene dalla sistemazione delle pendenze pei maggiori contributi della Società per la massa vestiario e la ricchezza mobile del personale, e per le regolarizzazioni di stipendio del personale delle ex-Ferrovie Romane e Meridionali, in dipendenza di sentenze passate in giudicato.

Liquidazione generale per l'Esercizio 1902-1903.

I proventi dell'esercizio, come risulta dal titolo: « *Quota sociale sui prodotti ed introiti a rimborso di spesa* », ammontano a . . . . L. 108,596,648.34

Aggiungendo:

i corrispettivi a carico del Governo pel nuovo materiale rotabile acquistato in base alla Convenzione 29 novembre 1899 in . . . . »	3,293,505.40
il contributo governativo nelle spese di personale . . . . »	1,370,030.42
il contributo della Rete Adriatica nelle spese degli enti comuni . . . . »	2,838,484.04
il contributo nelle spese generali a carico dei Fondi speciali e delle provviste di nuovo materiale rotabile . . . . »	763,469.27
il saldo interessi . . . . »	818,307.38
i proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni . . . . »	3,207,679.78
l'annualità chilometrica sulle linee di nuova costruzione come dalla Convenzione 20 giugno 1888 . . . . »	8,261,386.53
il corrispettivo pattuito dal Contratto per l'uso del materiale rotabile di esercizio . . . . »	7,820,000 —
si ottiene la somma complessiva di . . L.	136,969,511.16

Contrapponendo le passività seguenti:

Spese di esercizio . . . . L.	118,903,636.40
Interessi per le Obbligazioni e spese per il servizio titoli . . . . »	9,387,119.14
Quota di ammortamento delle spese di fondazione . . . . »	111,189.85
Quota di ammortamento della spesa capitale di costruzione . . . . . . »	492,013.63
Contributo sociale per lavori e provviste a carico della Cassa Aumenti Patrimoniali e per rinnovamento del materiale rotabile reso inservibile dall'uso . . . »	546,523.53
Imposta di Ricchezza Mobile . . . »	1,805,210.29
Totale L.	131,245,692.84
Residua un utile netto di L.	5,723,818.32

che a tenore dell'art. 28 dello Statuto sociale vi proponiamo di ripartire come segue:

Utile netto dell'esercizio 1902-1903 . . L.	5,723,818.32
Un ventesimo al Fondo di riserva ordinario . . . . »	286,190 91
L.	5,437,627.41
Alle 358,740 azioni in circolazione, L. 15 ognuna, già pagate . . . . . . »	5,381,100 —
restano L.	56,527.41
alle quali aggiungendo l'avanzo degli esercizi precedenti in . . . . »	325,666 63
si ha la somma di L.	382,194 04

che si propone di rimandare all'esercizio 1903-1904.

Ricorderete che nell'Assemblea del 26 novembre u. s. avete autorizzato il Consiglio d'Amministrazione a dare la disdetta del contratto d'esercizio avanti la scadenza del 30 giugno 1903, con effetto dal 1° luglio 1905.

Stavamo disponendo che la vostra deliberazione avesse effetto nelle solite vie legali, quando, in seguito ad uno scambio di vedute col Governo, si riconobbe opportuno di provvedervi amichevolmente mediante apposito atto sottoscritto dalle rappresentanze delle due parti.

L'atto fu steso infatti in Roma il 28 aprile u. s., previa deliberazione del vostro Consiglio in data del 26 stesso mese, facendovi reciproca riserva dei diritti di ciascuna delle due parti.

Un altro punto richiama le vostre deliberazioni.

L'art. 4 dello Statuto dice: « La Società durerà sino al 31 dicembre 1966 », ossia fino alla data alla quale cesseranno le annualità, a carico del Governo, previste dalla Convenzione 21 giugno 1888 per le costruzioni contemplate nella Convenzione medesima. E' poi noto che la nostra Società è concessionaria delle seguenti linee sino alle scadenze rispettivamente indicate:

a) Roma Viterbo e tronco Trastevere, con durata sino al 28 aprile 1979;

b) Varese-Porto Ceresio, con durata sino al 24 dicembre 1981;

c) Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero, con durata sino al 30 dicembre 1991; salvi, per tutte queste concessioni, i patti di riscatto stabiliti nelle rispettive convenzioni.

Sebbene pertanto col 30 giugno 1905 venga a scadere il primo ventennio contrattuale, e sebbene, come ora si è esposto, abbia avuto luogo reciprocamente la disdetta, tuttavia, per le precedenti disposizioni, anche nel caso che l'esercizio della Rete Mediterranea avesse a cessare, la Società continuerebbe a rimanere in vita, con quelle modificazioni, beninteso, che credesse di introdurre nel suo organismo.

Non sarebbevi quindi motivo di preoccuparsi al presente di ciò che possa riguardare la sua liquidazione. Riteniamo peraltro che convenga meglio chiarire fin d'ora il punto che concerne la nomina dei liquidatori, in caso di scioglimento della Società.

Il Codice di commercio dispone, nell'art. 210, che la nomina dei liquidatori delle Società per azioni deve essere fatta nell'Assemblea generale che ordina la liquidazione, salvo le disposizioni dell'Atto costitutivo o dello Statuto, e che l'Assemblea deve deliberare con la presenza di tanti soci che rappresentino i tre quarti del capitale sociale, e col consenso di tanti di essi che rappresentino la metà del capitale medesimo; in caso diverso la nomina è fatta dall'Autorità giudiziaria.

A questa disposizione viene derogato dal nostro Statuto coll'art. 30; infatti esso, per le deliberazioni sullo scioglimento della Società e su altri oggetti importanti ivi enumerati, che secondo l'art. 158 del Codice di commercio dovrebbero essere prese del pari colla presenza di tre quarti e col voto favorevole di metà del capitale, richiede solo l'intervento di un terzo e il voto di un quinto delle azioni, ed aggiunge infine che *la maggioranza stessa è inoltre richiesta in tutti i casi specialmente designati dalla legge*.

In argomento però di tanta importanza può sembrare opportuno di sostituire alla deroga risultante dall'ultimo comma dell'art. 30 dello Statuto un'espressa disposizione che tassativamente prescriva, come è detto nell'art. 52 per l'emissione di obbligazioni, con quale maggioranza l'Assemblea debba procedere alla nomina dei liquidatori. Vi proponiamo pertanto di aggiungere all'art. 30 un numero 8° così concepito: « *La nomina e la surrogazione dei liquidatori e la determinazione dei loro poteri* », e ciò anche agli effetti dell'art. 65.

In questo testo abbiamo compreso anche le attribuzioni dei liquidatori, quantunque il Codice non richieda per le deliberazioni su questo punto una maggioranza speciale,

poichè ci è parso logico che lo scioglimento della Società, la nomina dei liquidatori e la definizione dei loro poteri siano deliberati dall'Assemblea nelle stesse forme e colle stesse garanzie.

Nuove costruzioni e nuovi servizi.

Sui tronchi Salerno-Mercato S. Severino e Balsorano-Avezzano, che, come vi riferimmo nell'ultima Relazione, furono aperti all'esercizio alle date contrattuali, abbiamo quest'anno continuato i lavori di completamento e le liquidazioni specialmente per gli espropriì.

Nuove linee di accesso al Sempione.

Linea Domodossola-Iselle.

Non ostante le difficoltà avute, si riuscì a dare ai lavori di questa linea un conveniente sviluppo.

Nella galleria elicoidale si incontrarono importanti sorgive dalla parte dell'imbocco nord, le quali crebbero in occasione delle pioggie continuate e diluviali della decorsa primavera. All'imbocco sud, invece, essendosi incontrata roccia sana, nel mese di ottobre 1902 si potè applicare la perforazione meccanica, che, adottata poi anche all'imbocco nord, per quanto ciò non fosse nelle prime previsioni, permise di spingere la perforazione in modo che al 31 ottobre cadeva l'ultimo diaframma e l'incontro delle due avanzate avveniva felicemente.

Quanto al tratto Domo-Varzo, i lavori possono dirsi pressochè ultimati. Di questi citiamo, fra i più notevoli, il ponte in un solo arco, di m. 40, in muratura, sulla Diveria; l'altro ponte in muratura (7 archi di m. 12) sul torrente Bogna; i due ponti sulla Cairasca, l'uno di m. 32 e l'altro di m. 20, pure in muratura, ed il viadotto di Preglia, alto metri 30. Del resto tutta la linea è una continua opera d'arte, e la sua costruzione è stata condotta in mezzo a difficoltà straordinarie.

La locomotiva non ha potuto però ancora percorrere detta tratta, come si sperava avvenisse nel passato estate, e ciò in causa di un movimento manifestatosi al km. 7.5, nella località detta di Gabbio Mollo, dove si richiedono opere rilevanti di consolidamento.

Stazione internazionale di Domodossola.

Nel mese di maggio 1903 il Governo ci comunicò l'approvazione del progetto della stazione internazionale di Domodossola da noi presentato fin dal 24 settembre 1901, invitandoci a fargli le nostre proposte per l'esecuzione. Tali proposte vennero da noi presentate in data 11 giugno p. p., ed ora si attendono le decisioni governative per procedere agli accolli dei lavori per conto dello Stato.

Linea Domodossola-Arona.

Nella Relazione del precedente esercizio si è accennato che, salvo difficoltà non prevedibili, potevasi ritenere assicurata, in grazia dei provvedimenti presi e dei larghi mezzi ed impianti provvisti, l'ultimazione in tempo utile di questa linea. Quantunque non siano mancate le difficoltà e la stagione invernale rigidissima e la primavera eccezionalmente piovosa abbiano limitato il tempo utile per i lavori, tuttavia questi furono spinti in modo e raggiunsero ormai tale uno sviluppo, da potersi prevedere con sicurezza che la linea sarà completamente ultimata ed armata nella seconda metà del venturo anno. E' noto che la grande galleria del Sempione ha subìto un notevole ritardo per cause e difficoltà diverse, e che quindi si prevede non potrà essere perforata completamente che verso la fine del 1904. L'apertura di questa grande linea internazionale avverrà quindi probabilmente nei primi mesi del 1905.

Di lavori speciali, tra i molti importanti, che ricorrono lungo la linea Domodossola-Arona, citiamo il grande rilevato presso Domodossola (m. c. 1,200,000), nell'esecuzione del quale si raggiunse una celerità eccezionale, essendosi portati in rilevato in un solo mese fino ad 80,000 metri cubi. Anche il rilevato della nuova stazione di Arona, coi raccordi alle linee esistenti (m. c. 1,000,000), è notevolmente avanzato. Il gran ponte sul Toce a Beura, la cui costruzione subì qualche ritardo per divergenze insorte col Governo circa il sistema di fondazione, volge ormai al suo fine. All'altro ponte sul Toce, presso Feriolo, è ultimata la montatura della travata. Delle due gallerie di Faraggiana e Stresa, attaccate dall'imbocco sud con perforazione meccanica e scavate in terreni difficili, la prima fu testè traforata e la seconda è a buon punto.

Linea Santhià-Borgomanero-Arona.

Le difficoltà incontrate non ci permisero di realizzare completamente le previsioni che abbiamo fatto lo scorso anno; però i lavori, in generale, sono oggi in uno stadio avanzatissimo, e qualcuno di maggiore importanza è attaccato con mezzi tali da assicurare l'ultimazione della linea contemporaneamente alla Arona-Domodossola.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per il riordinamento delle ferrovie.

Le notizie divulgate da alcuni giornali di trattative intraprese od in parte avviate a pratica soluzione fra Governo e Società ferroviarie sono assolutamente infondate.

><

Ferrovia del Sempione.

(*La ratifica della Convenzione Italo-Svizzera e del riscatto della Giura-Sempione*).

Il Consiglio degli Stati Svizzeri, dopo due lunghe e vivaci sedute, ha approvato la ratifica della Convenzione con l'Italia per il trapasso della Ferrovia del Sempione alla Confederazione Svizzera. La votazione diede 26 voti favorevoli e 15 contrari. Ora non rimane più che il voto del Consiglio Nazionale.

Il Consiglio degli Stati ratificò pure all'unanimità il contratto pel riscatto della ferrovia Giura-Sempione.

><

Direttissima Bologna-Firenze-Roma.

Il 9 corr. si è riunita a Roma la Commissione per la direttissima Bologna-Firenze-Roma sotto la presidenza del senatore Colombo.

Si sono discusse le Relazioni delle tre Sotto-Commissioni: traffico, tecnica, trazione elettrica.

Il traffico della direttissima si prevede dai 7 agli 8 milioni, corrispondenti alle 70 od 80 mila lire per chilometro.

Dal lato tecnico fu accolto favorevolmente il progetto Protche (per Val di Setta e Val di Bisenzio col grande tunnel sotto Castiglione e Monte Mario).

La Relazione propone la variante Bologna-Casalecchio.

Fu ritenuta impossibile la variante per Val di Savena (progetto Sagliano) quantunque sostenuta dal rappresentante di Bologna, perchè importerebbe una maggiore spesa di 10 milioni e un'altra spesa enorme per l'allargamento della stazione di Bologna.

Furono riconosciuti inattuabili ed insufficienti ai bisogni i cambiamenti della trazione elettrica sulla porrettana. La Commissione si radunerà nuovamente in gennaio per completare la Relazione.

><

Per l'allacciamento Termini-Trastevere.

Si è riunita giorni sono la Commissione parlamentare esaminatrice del disegno di legge per l'allacciamento Termini Trastevere Sono intervenuti gli onorevoli Finoc-

chiaro-Aprile, Brunialti, Fasce, Tripepi, Valeri, Barnabei, e Suardi-Gianforte.

E' intervenuto anche il Ministso dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, che ha dato spiegazioni agli onorevoli Valeri, Brunialti, Tripepi e Finocchiaro Aprile sulle singole disposizioni del progetto. Dopo ballottaggio con l'on. Danieli è stato eletto relatore l'on. Finocchiaro-Aprile.

Al disegno di legge la Commissione ha proposto i seguenti emendamenti: all'art. 2 invece che « provvedervi mediante appalto a licitazione privata » sostituire « provvedervi per asta pubblica » e all'art. 3 invece che « la somma di 5 milioni sarà iscritta ripartitamente nei cinque esercizi finanziari dal 1904-1905 al 1908-1909 » propone « sia ripartita per 200,000 lire nel primo esercizio e per un milione e duecentomila lire nei successivi.

><

Per le vie d'accesso al porto di Genova.

La Commissione reale, presieduta dall'on. senatore Adamoli, per lo studio delle linee d'accesso al porto di Genova, ha compiuto una particolareggiata visita a tutte le linee che uniscono Genova a Spezia, a Savona, a Ovada, a Torino ed a Milano, soffermermandosi specialmente nell'esame di quelle che presentano maggiori difficoltà d'esercizio.

In varie stazioni la Commissione ha ricevuto le autorità locali, e prendendo atto dei desideri da loro manifestati, senza esprimere in proposito alcun apprezzamento, si è riservata di esaminare tutte le proposte che le sono state presentate o che potranno ancora pervenirle.

La Commissione si è adunata poi a Genova ed ha discusso i risultati delle sue indagini, deliberando di presentare intanto al Ministro dei Lavori Pubblici un primo programma di lavori che possono essere attuati prontamente con immediato beneficio del servizio ferroviario nel porto di Genova.

Dopo di ciò i vari membri della Commissione hanno riferito intorno agli studi speciali, tecnici e commerciali, dei quali erano stati incaricati, ed hanno preso accordi per il proseguimento dei lavori diretti alla completa risoluzione del problema ferroviario.

><

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 ottobre 1903.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 ottobre 1903, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

Rete Adriatica. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 49,564,485 contro L. 49,054,444 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento quindi di L. 510,041.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 13,254,570.

Per la *Rete secondaria* L. 3,937,211, contro 4,070,980 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con una diminuzione quindi di L. 133,769.

Rete Mediterranea. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 54,887,656 contro L. 54,390,401 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1902-903. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,497,255.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 14,765,845.

Per la *Rete secondaria* L. 2,432,807 contro L. 2,303,020 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 129,787.

Rete Sicula. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 3,385,698 contro L. 3,428,097 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con una diminuzione di L. 42,399.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 73,106.

Per la *Rete secondaria* L. 894,061 contro 858,123 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 35,938.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 6,492,968.

Da tali cifre pei primi quattro mesi dell'esercizio finanziario 1903-904 risulta un maggior prodotto di lire 1,996,853, per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Adunanze del Consiglio delle Tariffe.

Siamo informati che il generale Sani, vice-presidente del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate, ha rivolto preghiera ai membri del Consiglio medesimo di prendere parte all'adunanza ordinaria del Consiglio delle Tariffe, che si terrà il 19 del corrente mese, alle ore 10, nella sala del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'ordine del giorno dell'adunanza è il seguente:

1. Comunicazioni della Presidenza;
2. Relazione sul quesito LXII: « Facilitazioni da accordarsi nel trasporto dei bagagli campionari ».

Ove giungessero in tempo altre Relazioni, saranno aggiunte all'ordine del giorno.

Intorno al quesito suindicato, sappiamo che la Commissione incaricata dello studio relativo ha trovato una soddisfacente combinazione, che riteniamo tornerà gradita alla numerosa classe degli agenti di commercio.

><

L'esercizio economico delle ferrovie.

L'on. Tedesco, ieri alla Camera, dichiarò di essere favorevole all'esercizio economico delle ferrovie, che è suo intendimento di estendere con qualche riserva per il trasporto delle merci che male si può acconciare con l'esercizio economico. Annunziò di aver mandato un funzionario del suo Ministero a studiare il funzionamento dell'esercizio economico in Francia.

><

Il traffico ferroviario di Napoli.

La Commissione Reale per l'incremento industriale di Napoli, istituita con Reale Decreto del 20 aprile 1902, ha formulato le seguenti proposte riguardanti il traffico ferroviario:

1. Estensione alle linee in servizio locale Napoli-Castellammare-Gragnano, Napoli-Salerno, Napoli-Benevento, della tariffa ridotta vigente sulle altre linee in partenza da Napoli: Napoli-Caserta (via Aversa), Napoli-Avellino e Napoli-Capua (via Acerra), da poco estesa fino a Gaeta, con agevolazioni da stabilirsi per biglietti di andata e ritorno, per abbonamenti e per corse festive, come si pratica altrove;

2. Riforma delle tariffe locali n. 302, 404 e 405 per le merci in genere su talune linee facenti capo a Napoli, nel senso che siano ribassati i prezzi per le merci ascritte alle ultime tre classi della tariffa generale;

3. Attuazione di una tariffa sul tipo della 702, piccola velocità, per i trasporti d'olio d'ulivo indirizzati al porto di Napoli per l'inoltro all'estero, via mare;

4. Rendere applicabile la tariffa locale n. 502 a piccola velocità accelerata ai trasporti di agrumi destinati a Napoli, modificando la clausola della percorrenza minima di 500 chilometri;

5. Estendere la serie B della tariffa locale n. 207 (che ora è applicabile esclusivamente ai trasporti di lana sudicia dalle stazioni del tronco Grosseto-Roma) anche alle stazioni meridionali, i cui trasporti sono assoggettati ai prezzi più elevati della serie A della tariffa. Rendere applicabile la serie B ai trasporti indirizzati a Napoli Porto;

6. Riformare la tariffa locale n. 210 per il legname preparato in assami per doghe, estendendola ai trasporti indirizzati al porto di Napoli per l'estero;

7. Ribassare per i basoli di lava vulcanica la tariffa locale n. 212, valevole per le spedizioni fra località meridionali, la quale, per le percorrenze oltre 99 chilometri, è più elevata della tariffa ordinaria n. 121-1 applicabile ai detti materiali;

8. Istituire per la pozzolana una tariffa locale ridotta per trasporti da stazioni della linea Napoli-Castellammare-Salerno, come già vige per alcune località vicine a Roma: Fiumicino, Castel Madama, Vicovaro, ecc.;

9. Istituire per la canapa greggia e stoppa una tariffa locale con prezzi ridotti per i trasporti indirizzati al porto di Napoli per definitive destinazioni estere, conformemente alla locale n. 206 esistente per le spedizioni dirette ad altri porti d'Italia;

10. Istituire una tariffa per le acque minerali dirette al porto di Napoli, simile a quella locale n. 233, già in vigore, ed eliminare il vincolo della percorrenza minima di 200 chilometri che in questa è segnata;

11. Estendere al porto di Napoli il beneficio di tutte le tariffe di esportazione in vigore per gli altri porti.

Le proposte suindicate sono state dal Ministro dei Lavori Pubblici comunicate alla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con viva raccomandazione di farne oggetto di attento esame per quei provvedimenti che in ordine alle medesime si stimassero opportuni.

Ci consta che il prelodato Ministro ha notato all'anzidetta Direzione Generale che le facilitazioni che si domandano meritano di essere prese in considerazione, osservando anche che si tratta in gran parte di lievi agevolazioni, dalle quali si può sperare un aumento di traffico anche in concorrenza ad altri mezzi di trasporto.

><

La predetta Commissione Reale ha poi formulate le seguenti altre proposte riguardanti provvedimenti per il Porto e la Stazione Centrale di Napoli:

1. Che si provveda all'armamento della banchina di Porta di Massa con tre grue per carico e scarico delle merci, una della portata di 4 tonnellate e due della portata di tonn. 1 1[2;

2. Che si esegua la sistemazione della Calata di Levante del Molo Orientale, ed il collegamento del secondo tratto di detto molo al primo, mediante un piccolo ponte girevole capace di sostenere i carri ferroviari;

3. Che sia ampliato il ponte trapezoidale per metterlo in grado di servire all'accosto dei piroscafi destinati all'emigrazione e di quelli addetti ai servizi postali;

4. Che sia costruita una nuova stazione per viaggiatori sull'area che risulterà dalla colmatura del Mandracchio con l'impianto di un viadotto metallico lungo la via marina su cui far passare i treni, à fine di non portare ostacolo alle comunicazioni per la città ed il porto. Su tale viadotto si farebbero passare i treni in servizio locale percorrenti le linee Napoli-Roma, Napoli-Castellammare, Napoli-Salerno, nonchè quelli della linea Napoli-Bellavista-Vesuvio, qualora quest'ultima linea venisse costruita;

5. Che sia ampliata la stazione centrale attuale mediante la costruzione di una seconda tettoia per viaggiatori, destinata alle linee del sud sul suolo al presente occupato dal servizio merci a piccola velocità, per il quale verrebbero costruiti locali nuovi a sud-est della stazione;

6. Che sia impiantata la trazione elettrica sulla linea Napoli-Torre Annunziata-Salerno, colle diramazioni Torre-Annunziata-Castellammare-Gragnano e Torre Annunziata-Cancello.

><

I trasporti del LLoyd Austriaco
e i danni ai nostri servizi morittimi e ferroviari.

Il 1° gennaio 1904, in seguito ad accordi intervenuti tra le Società ferroviarie dell'Impero Austro-Ungarico ed il LLoyd Austriaco andrà in vigore una tariffa cumulativa valevole esclusivamente per la suddetta Compagnia di Navigazione dai principali centri di produzione dell'Impero stesso per i più importanti scali del Levante, Egitto, Indie, Estremo Oriente e pei Paesi al di là dello Stretto di Gibilterra.

Da informazioni che ci vengono comunicate risulterebbe che per effetto della riduzione di nolo consentita dal LLoyd, questa Compagnia verrebbe a sopportare una perdita di 300,000 corone, che lo Stato si sarebbe obbligato di risarcire, e risulterebbe pure che agli speditori di Trieste verrebbe mantenuto il diritto di riesportare coi vapori del LLoyd, entro 12 mesi, le merci giunte per ferrovia dall'interno in servizio ordinario con rimborso del maggior prezzo di trasporto in confronto delle tariffe del servizio cumulativo.

E' d'uopo considerare a questo riguardo che simili combinazioni fra Ferrovie e Compagnie di Navigazione sovvenzionate vanno sempre più estendendosi nei vari Stati d'Europa, o sotto forma di servizi cumulativi veri e proprii, o sotto forma di concessioni di speciali riduzioni snlle tariffe ferroviarie per le merci che vengono esportate con Compagnie nazionali sovvenzionate, e lo scopo cui evidentemente mirano tali accordi è principalmente quello di dare una sicura ed efficace protezione ai piroscafi di bandiera nazionale.

Queste combinazioni sono causa di danni alle nostre Compagnie di Navigazione, le quali sono obbligate a sostenere giornalmente una viva lotta di concorrenza con le Compagnie straniere, che, bene spesso, anche a parità di condizioni, riescono ad avere la preferenza appunto per le facilitazioni che godono nei loro paesi, per sbarco, formalità doganali, prosecuzione della merce all'interno, ecc.

Su questa nuova condizione di cose è pertanto necessario che fissino la loro attenzione i Ministri delle Poste e dei Telegrafi e dei Lavori Pubblici, imperocchè, se non è in potere nè del Governo, nè delle nostre Compagnie di Navigazione di scongiurare i danni che ne derivano da accordi fra Ferrovie e Società estere di Navigazione, non venga negata per la merce in esportazione dall'Italia quella protezione di cui gli altri Stati sono larghi verso le proprie Compagnie di Navigazione.

Importa pertanto che siano al più presto ripresi gli

studi per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo per gli scali esteri di oltre mare.

Gli effetti della mancanza di un tale servizio in Italia sono oramai noti, ed il danno che ne deriva allo sviluppo del traffico di transito, in ispecial modo, è troppo evidente per non consigliare l'acceleramento di quei provvedimenti che da ogni parte si invocano.

Tenuto conto dell'importanza della questione, tanto nei rispetti del servizio marittimo, quanto e forse maggiore, rispetto al servizio ferroviario, non dubitiamo che i due prelodati Ministri vorranno mettersi d'accordo per la ripresa degli studi pel riordinamento del servizio generale cumulativo ferroviario-marittimo e per portarli a compimento nel più breve termine possibile.

><

Per il trasporto del caffè tostato.

È stato sottoposto al Consiglio delle Tariffe il seguente quesito, che porta il numero LXV:

« Se, a favorire il trasporto per ferrovia del caffè tostato in grano, sia da comprenderlo fra le derrate alimentari agli effetti delle facilitazioni di tariffa concesse a queste ultime ».

Ci risulta che il Vice-Presidente dell'anzidetto Consiglio ha rimesso il quesito, per lo studio, ad una Commissione composta dei signori: comm. Gherardo Callegari, cav. uff. G. B. Serralunga e Barzanò cav. ingegnere Luigi.

Su questo argomento sappiamo che fino dal novembre 1900 la Società internazionale per la torrefazione igienica del caffè, con sede a Genova, faceva istanza per ottenere facilitazioni nel trasporto per ferrovia del caffè torrefatto e specialmente che esso fosse come derrata alimentare e compreso quindi fra le merci della categoria B della tariffa speciale n. 1, G. V., allora vigente, facendo presente, a giustificazione della richiesta, che si trattava di una industria allora impiantata in Italia e che quindi saeebbe convenuto anche alle ferrovie di favorirne l'incremento facilitando il trasporto di una merce nuova, la quale avrebbe costituito un nuovo traffico per la ferrovia. Però le Società ferroviarie sono contrarie, ritenendo esse che il caffè, merce di gran valore in piccolo volume, sia già sufficientemente favorito nei riguardi del trasporto in ferrovia. Recentemente altri interessati hanno rinnovato le istanze fatte dalla Società internazionale anzidetta, insistendo perchè quella merce fosse compresa fra le derrate alimentari della nuova tariffa n. 11, ed osservando che quella tariffa ha lo scopo di facilitare il trasporto di quelle derrate alimentari che per la loro natura vanno consumate in breve tempo e quindi spedite in piccole quantità, e che pertanto essa dovrebbe essere estesa al caffè tostato, che si trova appunto in siffatte condizioni.

Ora il R. Ispettorato delle Strade Ferrate ha creduto di sottoporre la questione all'esame del Consiglio delle Tariffe, perchè su di essa esprima il suo autorevole parere.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di espropriazione per utilità pubblica, la quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso una decisione dalla quale risulta quanto segue:

« Non è prescritto che la pubblicazione della domanda di un Comune, rivolta ad ottenere la dichiarazione di pubblica utilità per una determinata opera, debba essere preceduta dall'approvazione della Giunta provinciale amministrativa; ma basta che questa approvazione intervenga prima che sia emanato il relativo Decreto.

« I pareri contrari emessi dalle Autorità locali, dal Prefetto e dalla Giunta provinciale amministrativa, non impediscono che il Governo del Re possa tuttavia accordare la dichiarazione di pubblica utilità.

« La dichiarazione di pubblica utilità può essere giustificata anche da ragioni di estetica, come quando si tratti di regolarizzare una piazza interna d'un Comune ».

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Contratti approvati dal Consiglio di Amministrazione*).

Giuseppe Cocola fu Sebastiano, per la esecuzione delle opere relative al parziale rivestimento in muratura e per la costruzione di alcune briglie nel fosso di guardia dietro il muro di chiusura verso mare della stazione di Lentini, per l'importo di L. 2500.

Enrico Barone Barile di Turolisi, per la concessione precaria di attraversare la ferrovia con filo telefonico sotto il sottovia di m. 3 al km. 129.709 della linea S. Caterina-Imera.

(*Facilitazioni di viaggio al personale*).

Il Consiglio ha autorizzato il Direttore Generale a presentare al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, la proposta per la concessione al personale ferroviario di biglietti con il ribasso del 75 0[0 sulla tariffa degli attuali biglietti di abbonamento, e per la distanza massima di 40 chilom., onde rendere più agevole al personale stesso di risiedere nei dintorni delle grandi città.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare provvisoriamente aggiudicate*).

Presso la Direzione della Rete Adriatica ebbe luogo la gara per l'appalto della fornitura e posa in opera di una caldaia per il riscaldamento preventivo dei treni nella stazione di Venezia. L'appalto venne provvisoriamente deliberato alla Ditta Neville al prezzo di L. 4800.

— Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica in Ancona, ebbero luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Trasformazione del sottovia al km. 413.103 e deviazione della strada comunale nella stazione di Vasto, per l'importo di L. 17,000. Delle 10 Ditte ammesse alla gara 5 fecero ribasso variabile dall'8 al 17.50 0[0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Tommasantonio Nervegna fu Giovanni, di Orte.

Impianto di un'asta di manovra all'estremo verso Piacenza in stazione di Modena. Lavori murari e fornitura di ghiaia, per l'importo di L. 15,000. Delle 13 Ditte ammesse alla gara 11 presentarono offerte variabili dal 10 al 22 0[0 e l'appalto rimase aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Pietro Tugnoli di Bologna.

(*Contratti stipulati*).

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le sottonominate Ditte per l'esecuzione dei segoenti lavori:

Enrico Matteucci, per il consolidamento della trincea fra i km. 32 e 33 della linea Macerata-Albacina;

Virgilio Lenzi, per il rivestimento con muratura della scarpa verso campagna della diga al km. 44.473 dal bivio Reno sulla linea Bologna-Pistoia;

Marino Zancan, per i lavori relativi alla costruzione di una platea di lavaggio dei carri, di un casotto per il deposito degli attrezzi e dei disinfettanti e per la sistemazione dei cessi nella stazione centrale e marittima di Venezia;

Impresa di navigazione sul lago di Garda, per assumere la direzione tecnica dei lavori relativi alla costruzione della ferrovia fra la stazione di Desenzano e lo scalo lacuale;

Giuseppe De Polo, per i lavori d'ampliamento del servizio merci e per la copertura del piano caricatore della stazione di Susegana;

Alfonso Ceci, per i lavori relativi allo spostamento della passerella sul torrente Serra esistente a monte del ponte ferroviario al km. 120.934 della linea Orte-Falconara;

Gennaro Vitale, per i lavori di difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore ai km. 136.400 e 137 della linea Foggia-Napoli.

(Gare aperte).

Il 5 corrente, presso la Direzione Generale della rete Adriatica, ha avuto luogo l'apertura delle schede di offerta presentate dalle Ditte ammesse alla gara per la fornitura ed impianto di un motore da 100 HP nelle officine di Napoli. La Ditta Neville di Venezia offrì il prezzo di L. 17,000, F. Tosi di Legnano L. 17,100 e la Berliner Maschinenbahn di Schwartzkopff L. 14,160.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il giorno 11 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Begovoera Martino, di Torino, per sistemazione e consolidamento della trincea Serrasin, fra Châtillon e Chambave;

Colla Ditta James Watson e C., di Middlesbrugh, per fornitura di kg. 150,000 di ghisa Eglinton in pani per fonderia;

Colla Ditta Way Luigi, di Torino, per fornitura di kg. 15,500 di chiavarde e viti prigioniere per locomotive con e senza dadi;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli, di Milano, per fornitura di mc. 220 di legname abete in tavole e pezzi squadrati;

Colla Société Anonyme des Aciéries d'Angleur, di Tilleur-les-Liège, per fornitura di 100 assi diritti in acciaio Martin-Siemens per locomotive e tender;

Colla Ditta Valère Mabille, di Mariemont, per fornitura di 450 molle di trazione con staffa per carri e carrozze.

><

Proposte di nuovi lavori sulle linee in esercizio approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Marano, per L. 152,500.

Adattamento dei dormitori del personale viaggiante e di macchina nello scalo di Milano-Porta Sempione, per L. 1930.

Ampliamento del locale di custodia del piccolo bagaglio nella stazione di Roma-Termini, per L. 620.

Rinforzo dell'armamento del binario di corsa in alcuni tratti della linea Chiusi-Firenze attualmente armato con due traverse per campata da metri 9, per L. 65,900.

Consolidamento del viadotto delle Lame al chilometro 246.248 della linea Roma-Firenze, per L. 8400.

Impianti di apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite al disco, verso Sulmona, della stazione di Avezzano, per L. 1236.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di meccanismi di chiusura automatica alle porte delle sale di aspetto della stazione di Torino-Porta Nuova, per L. 350.

Impianto di un elevatore d'acqua Jonet in stazione di Legnano, per L. 470.

Costruzione di un forno da pane nel piazzale del fabbricato alloggi a monte della stazione di Ascea, per L. 460.

Costruzione di un binario d'incrocio e di un nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Cervo, per lire 94,300.

Sistemazione del servizio d'acqua per le locomotive in stazione di Asciano, per L. 6400.

RETE SICULA:

Risanamento e completamento della massicciata in diverse tratte di linea fra Messina e Siracusv, e fra Palermo e Porto Empedocle, per L. 440,290.

><

Proposte di lavori sulle linee in esercizio presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Sistemazione del servizio merci nella stazione di Mesagna, per L. 5200.

Ampliamento dello scalo merci a piccola velocità nella stazione di S. Remo, per L. 132,750, di cui L. 80,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento della biglietteria e costruzione del lucernario nella stazione di Ventimiglia, per L. 3750.

Impianto del magazzino del materiale fisso e delle officine del mantenimento al triangolo S. Rocco a Milano, per L. 484,300, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di un apparecchio di prova per la copertura dei veicoli nella stazione di Novi S. Bovo, per L. 4700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Prolungamento del marciapiedi della fermata di Fontana Liri, sulla linea Roccasecca-Avezzano, per L. 8200.

Rifacimento del binario di Mezzaluna nella stazione di Pisa Porta Nuova, per L. 3510, oltre il materiale metallico d'armamento.

Impianto di un apparecchio di prova dei coperti dei veicoli in stazione centrale di Pisa, per L. 1600, oltre il materiale d'armamento.

Riordino del servizio scaldapiedi nella stazione di Mortara, per L. 600.

Spostamento della colonna idraulica nella stazione di Sant'Eufemia Biforcazione, sulla linea Battipaglia-Reggio, per L. 400.

Proposta per l'esecuzione dei lavori di riattamento di due pennelli nel Taro, fra le stazioni di Fornovo e di Solignano, a difesa della ferrovia Parma-Spezia e della strada nazionale, per l'importo di L. 20,000.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del cunicolo che attraversa la stazione di Bagni di Montecatini, in corrispondenza del passo a livello al km. 13.771 della linea Pistoia-Pisa, per L. 1000.

Costruzione di una scogliera a difesa della sponda sinistra del fiume Chienti, al km. 248.821 della linea Bologna-Otranto, per L. 2000, di cui L. 1900 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di due cancelli di ferro in sostituzione delle attuali sbarre al passo a livello al km. 605.901 della linea Bologna-Otranto, per L. 1000.

Sostituzione nella stazione di Bisceglie di tre piattaforme da metri 4.50 con altre da m 5.50, per L. 21,800.

Spostamento del canale di scarico della ferriera Ferrari e delimitazione della proprietà ferroviaria fra i chilometri 55.638 e 57.233 dal bivio Reno, sulla linea Bologna-Pistoia, per L. 3110.

Costruzione di due forni da pane presso le case cantoniere ai km. 18.458 e 44.764 dal bivio Reno, sulla linea Bologna-Pistoia, per L. 860.

Proposta per l'esecuzione dei lavori di rinforzo all'armamento dei binari di corsa della linea Roma-Chiusi, nei tratti armati con 10 e 7 traverse per campate da metri 9 e 6 rispettivamente, per la spesa di L. 182,400, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE SICULA:

Provvista di materiale metallico d'armamento per la manutenzione dei binari e scambi in acciaio, per L. 112,400.

Ampliamento della stazione di Siracusa Porto, per lire 442,100, oltre il materiale metallico d'armamento.

Proposta per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della frana presso il km. 185.700 della linea Canicattì-Licata, fra le stazioni di Favarotta e di S. Oliva, per la spesa di L. 6500, di cui L. 6000 per i lavori da appaltarsi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per un altro anno, ferme restando le stesse condizioni, delle concessioni:

a) Alla Ditta Fratelli Olivotto, per trasporti di legname greggio da Belluno a Venezia;

b) Alla Fabbrica Ferrarese di zucchero, Conte Luigi Gulinelli, pel trasporto di oltre 7500 tonnellate di carbon fossile da Venezia a Pontelagoscuro;

c) Alla Ditta Fratelli Piccinelli, per trasporti di seterie da Bergamo a Milano e viceversa;

d) Alla Ditta Angelo Sala, per trasporti di cascami di canapa da determinate stazioni del Mezzogiorno in destinazione di Bergamo, Melegnano e Cassano, con riduzione dei prezzi per i trasporti a Cassano ed a Melegnano;

e) Alla Società Ferrarese del gas, per trasporti di carbon fossile da Venezia Marittima a Ferrara, comprendendovi, come facoltativa, la destinazione di Ferrara-Darsena verso pagamento delle sopratasse stabilite per il percorso Ferrara-Stazione Ferrara-Darsena;

f) Alla Ditta Discorsi e Bonardi, per trasporti di merci in genere da Milano a Brescia, aumentando il quantitativo minimo d'impegno da 400 a 600 vagoni;

2) Proposta della Mediterranea, per la quale la concessione accordata alla Ditta Luigi Palermo per trasporti di zucchero e caffè a vagone completo da Brindisi, Taranto e Cotrone a Cosenza-Casali, è rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione fino al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Ditta Figli di Pietro Borsini per trasporti di stearina, oleina e candele steariche da Prato a Napoli e stazioni limitrofe;

4) Proposta dell'Adriatica di rinnovazione per tutto l'anno 1904, alle stesse condizioni, ma con riduzione a 2000 tonnellate del quantitativo minimo d'impegno, della concessione accordata alla Ditta Fratelli Malcolm per trasporti di legname greggio segato da Belluno e Sedico-Britano a Venezia;

5) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per un altro anno, con modificazioni ai patti precedenti, della concessione accordata alla Società Miniere Sulfuree Trezza Romagna per trasporto di zolfo in pani da Bellisio Solfare a Cesena ed a Faenza.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di agosto dell'esercizio 1903-904 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Bassano	245,467	229,827	+ 15,640
Conegliano-Vittorio	23,813	22,984	+ 829
Parma-Suzzara	38,691	36,779	+ 1,912
Schio-Arsiero	28,924	36,711	— 7,787
Udine-Cividale-Confine	107,589	93,415	+ 14,174
Camposampiero-Montebelluna	38,248	39,121	— 873
Bologna-Massalomb.	75,906	65,845	+ 10,061
Arezzo-Stia	42,809	39,142	+ 3,667
Sarde Comp. Reale	340,856	327,413	+ 13,443
Monteponi-P. Vesme	2,271	2,000	+ 271
Secondarie Sarde	177,105	177,853	— 748
Iglesias-Monteponi	834	651	+ 183
Torino-Ciriè-Lanzo	166,474	165,996	+ 478
Torino-Rivoli	34,399	34,701	— 302
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	107,349	103,921	+ 3,428
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno	947,180	954,706	— 7,526
Palermo-Mars.-Trap.	277,539	277,087	+ 452
Sassuolo-Mod.-Finale	62,883	60.047	+ 2,836
Santhià-Biella	158,059	160,682	— 2,623
Ferr. di Reggio Em.	58,374	49,308	+ 9,066
Roma-Albano-Nettuno	174,153	152,600	+ 21,553
Bergamo-Ponte Selva	98,949	108,166	— 9,217
Sassi-Superga	12,938	19,263	— 6,325
Fossano-Mondovì	14,900	8,164	+ 6,736
Menaggio-Porlezza	27,832	23,877	+ 3,955
Napoli-Nola-Baiano	79,896	77,418	+ 2,478
Poggibonsi-Colle	13,804	13,849	— 45
Arezzo-Fossato	83,713	86,500	— 2,787
Gozzano-Alzo	5,954	7,580	— 1,626
Basaluzzo-Frugarolo	1,969	1,749	+ 220
Palermo-Corleone	53,063	50,300	+ 2,763
Ferrara-Suzzara	86,181	73.213	+ 12,968
Modena-Vignola	17,002	18,213	— 1,211
Ofantino-Margherita di Savoia	3.342	3.858	— 516
Napoli-Pozzuoli-Cuma	99,634	103,982	— 4,348
Verona-Caprino	30,558	30,683	— 125
Napoli-Ottaiano	44,964	42,030	+ 2,934
Cerignola Staz.-Città	12,782	12,150	+ 632
Economiche Biellesi	56,701	54,257	+ 2,444
Roma-Viterbo	141,800	169,800	— 28,000
Varese-Porto Ceresio	28,000	21,330	+ 6,670
Sant'Ellero-Vallombr.	16,635	14,750	+ 1,885
Circumetnea	83,870	93,570	— 9,700
Tortona-Castelnuovo	5.059	5,156	— 97
Rezzato-Vobarno	19,524	26,400	— 6,876
Bari-Putignano	21,562	18,994	+ 2,568
Mandela-Subiaco	6,335	6,488	— 153
Sondrio-Tirano	31,777	31,409	+ 368

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — Il 6 corrente ha avuto luogo al Municipio di Vercelli una riunione a favore della ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. Vi intervennero, fra altri, l'on. Lucca, l'ing. Cappa, assessore del Municipio di Torino, il sindaco di Biella, rappresentante dei Comuni e degli enti interessati, gli ing. Lanino e Cedale, il primo autore del progetto per il tracciato Biella-Gattinara ed il secondo della Gattinara-Vercelli.

Dopochè i progettisti ebbero riferito intorno ai progetti rispettivi, la riunione approvava all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, affermando che la linea Biella-Gattinara-Vercelli risponde a vera utilità generale delle città e circondari di Vercelli, Biella, di parte del circondario di Mortara, della città di Casale, e dei paesi del Monferrato, e ad una costante, vivissima aspirazione delle popolazioni interessate, delibera:

1) Di dare incarico al sindaco di Vercelli di presentare tosto domanda pel sussidio provinciale e di promuovere i concorsi degli enti interessati;

2) Di far voti perchè il Governo del Re conceda la costituzione della linea stessa, accordandole il maggior sussidio consentito dalla vigente legge ».

Ferrovia Poggiorusco-Verona. — La Deputazione provinciale di Bologna ha preso gli ultimi accordi con l'on. Lucchini in rappresentanza di Verona per proporre ai consigli delle due provincie il progetto di provocare dal Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco Poggiorusco-Verona.

Gli enti locali cederebbero poi la concessione alla Società Veneta, la quale ha già concretato un progetto di massima.

Il Consiglio provinciale di Bologna è convocato per mercoledì prossimo in seduta straordinaria unicamente per trattare tale argomento.

Ferrovia Rimini-Mercatino-Talamello. — Giorni sono, a Rimini, si è costituita la Giunta esecutiva per la ferrovia a scartamento ridotto Rimini-Mercatino-Talamello, presiednta dal comm. ing. Antonio Ferrucci, e si è messa subito all'opera per ottenere il sussidio dal Governo.

Ferrovia Giulianova-Roma. — Ci scrivono da Aquila che quella Società degli industriali e commercianti, festeggiando, con un banchetto, il 22° anniversario della sua fondazione, pose le basi di una seria agitazione intesa ad ottenere dal Governo una pronta comunicazione coll'Adriatico ed il Tirreno, mediante la linea ferroviaria Giulianova-Teramo-Aquila-Borgocollefegato-Carsoli-Roma.

Ferrovia Francavilla-Lecce. — Scrivono da Manduria: Finalmente la costruzione di questa ferrovia, da tanti anni sognata e sospirata perchè apporterebbe non lieve vantaggio economico alla città di Manduria, pare che sia un fatto compiuto. Tutte le difficoltà, quali il sussidio chilometrico da parte del Governo, la Società assuntrice e molte cose ancora, sono state superate, grazie all'operosità, davvero fenomenale ed indefessa, del presidente del Consorzio, il cav. Mancini, e dell'on. De Cesare.

Il cav. Mancini, insieme col senatore Schiavoni, è partito per Roma, allo scopo di stipulare e firmare con la Società il compromesso per la nostra ferrovia.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1903.* — Nella decade 21-30 novembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,292,694, con un aumento di L. 204,002.83 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1903 si ragguaglia a L. 70,567,893, presentando un aumento di L. 2,065,237.71 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1903.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1903 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,426,587.10, con un aumento di L. 606,000.00 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1903 si ragguaglia a L. 133,339,985.04, e presenta un aumento di L. 5,041,521.37 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Cuneo-Chiusa Pesio. — Il 9 corrente il Consiglio Comunale di Cuneo ha esaminata la questione dell'allacciamento tramviario di Cuneo con Peveragno e Chiusa Pesio.

Si trattava, a sensi di una deliberazione dello scorso agosto dei rappresentanti dei Comuni interessati, di votare l'invito alla Società Belga di prolungare per Peveragno fino a Chiusa Pesio la linea Cuneo Boves.

Dopo viva discussione il Consiglio a maggioranza deliberava di autorizzare la Giunta, d'accordo coi Comuni di Boves, Peveragno e Chiusa Pesio, ad invitare la Società Belga pel suaccennato prolungamento.

Tramvia Cuneo-Carrù. — A seguito della notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che il 6 corrente, al Consiglio comunale di Carrù (Cuneo), si è deliberato sulla questione della progettata tramvia Cuneo-Carrù.

Il sindaco riferì sul risultato del convegno dei sindaci avvenuto a Cuneo, esponendo le linee principali del progetto, concludendo che gli altri Comuni avevano già preso una deliberazione nel senso che venisse composto un Comitato dei sindaci di Cuneo, Morozzo e Carrù; che si desse facoltà di concorrere nella spesa di un progetto, ed infine fosse assicurato il sussidio necessario per la costruzione della tramvia.

Sui due primi punti il Consiglio fu unanime nell'approvarli; quanto al sussidio, deliberò di concorrere nella spesa di costruzione quando si conoscerà l'ammontare dell'opera, e nella proporzione che verrà dal Consiglio stabilito.

Dopo vivo dibattito, la deliberazione venne presa unanimemente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Panamericana. — Il presidente della Repubblica del Guatemala, Estrada Cabrero, ha inaugurato un tronco di 50 chilometri della grande ferrovia panamericana che deve riunire le due Americhe. Ciò forma 200 chilometri digià costruiti al Guatemala, e non mancano più che 160 chilometri a costruire, principalmente in territorio messicano, affinchè New-York e Guatemala siano riunite dalla ferrovia.

Notizie Diverse

Ancora del comm. Enrico Galli. — Alle poche linee che nel precedente numero fummo appena in tempo di pubblicare, vogliamo oggi aggiungere le parole dette dall'ing. comm. Ernesto Zocchi, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, sul feretro del comm. Enrico Galli, direttore dell'Esercizio delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Napoli.

« *Signori.* — Dire adeguatamente del comm. Galli Enrico, che noi piangiamo, è nello stesso tempo opera malagevole, perchè non mai abbastanza se ne saprebbe dir bene, e facile per la copia di virtù che l'estinto adornava e per la sua innata bontà.

« Tutti lo abbiamo conosciuto, e l'essere egli giusto, solo per forza propria, dal primo modesto al più elevato grado della famiglia ferroviaria, è il compendio eloquente della più veridica e grande lode che alla sua mente ed all'opera sua possa farsi.

« Coprì anche cariche cittadine elevatissime, ed egli, romano, funzionò da sindaco a Napoli.

« La bontà poi del cuore, che egli non poteva sempre esplicare e far prevalere come avrebbe desiderato, costituiva una nascosta piaga che lo tormentava.

« Non è per lenocinio di pensiero o di parola che lo propalo, ma perchè si conosca, anche per un altro particolare, quale nobile cuore in lui albergava sotto la veste rigida del superiore.

« Un giorno, anni sono, che lo vidi nel suo ufficio melanconico ed affranto, avendogliene chiesto il perchè, mi rispose queste testuali parole: « Come è duro, come soffro a dover dire cento *no* ed appena dieci *sì* ».

« Il suo cuore di superiore paterno lo affermò pure nel fondare e nell'essere anima e vita delle sue ben note istituzioni a favore dei figli degli impiegati.

« Tale fu il funzionario tale fu l'uomo, che anche come padre di famiglia ed amico fu esemplare.

« Inchiniamoci tutti innanzi alla sua salma.

« Vale, amico dolcissimo, che la terra ti sia lieve ».

Le funicolari aeree di Savona. — Nel precedente numero annunziammo il deliberato del Comitato del valico appenninico contrario alla funicolare aerea per trasporto carbone da Savona a S. Giuseppe.

La Camera di Commercio, per contro, il 4 corr., sullo stesso argomento approvò un ordine del giorno in senso conciliativo, col quale dichiarandosi in massima favorevole all'impianto di funicolari aeree, e a qualsiasi altro mezzo di trazione nell'interesse del commercio, ma ritenendo che sono in giuoco tanti e così gravi interessi che esse non potrebbe esclusivamente risolvere, deliberò di rimandare un voto decisivo ad altra adunanza plenaria, alla quale abbia pure a partecipare la rappresentanza municipale.

Una fusione Ansaldo-Armstrong. — La Ditta Ansaldo-Armstrong e Witworth e C. costituirono una Società anonima per azioni col capitale di 30 milioni sotto il titolo di *Società italiana per le industrie tecniche e di cantiere navale*.

Scopo della Società è di procurare la maggiore possibile quantità di lavoro dall'estero.

La Società ammetterà gli operai alla partecipazione degli utili in ragione del 5 0|0. La Società si propone pure di favorire e di sostenere altre industrie nazionali.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Menti — Girgenti — (15 dicembre, ore 11.45, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione della condottura dell'acqua potabile dalla sorgente Favarotta all'abitato, provvisoriamente aggiudicato ai signori Sunseri Antonio e Massa Giuseppe, il primo domiciliato a S. Giuseppe Jato ed il secondo a Palermo, via Matteo Rovello, n. 41, col ribasso dell'1.50 0|0 su L. 296,130.35, esclusi gl'imprevisti in L. 29,618.65. Dep. provvisorio L. 25,000 e L. 5000 per spese. Ultimazione lavori 18 mesi.

Municipio di Moriondo Torinese — Torino — (16 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Lovencito, di m. 930.45, per L. 7237.62. Fatali 2 gennaio, ore 12.

Municipio di Varese ed *Unite Castellanze* — Como — (17 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale in Castellanza di Casbeno, per L. 16,522.42. Dep. provvisorio L. 1700 e L. 500 per spese. Consegna lavori dopo 4 mesi.

Municipio di Taranto (17 dicembre, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di basolamento dei marciapiedi lungo la strada che mena alla stazione ferroviaria, per L. 9209.07.

Direzione Genio Militare di Roma (18 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un tratto di muro di cinta nella parte bassa del terreno dell'ex villa Fonseca (Ospedale Militare al Celio) in Roma, per L. 6000. Cauzione L. 600. Consegna lavori 80 giorni.

Amministrazione Provinciale di Potenza (21 dicembre, ore 11, secondo inc.). — Appalto della fornitura di brecciame ed altre opere di manutenzione sul 2° tronco della strada provinciale Benceto Lucana, dal ponte sul Bradano al confine della provincia verso Gravina, di m. 23,779.50, per un quinquennio, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per complessive L. 53,000, di cui L. 49,000 a base d'asta. Dep. provv. L. 2500. Cauzione un quarto del canone annuo. Fatali dopo 10 giorni.

Municipio di Ferrara (21 dicembre, ore 11, def.). — Appalto della fornitura della ghiaia e del pietrisco occorrente alla manutenzione delle strade comunali di città e di quelle esterne durante il novennio 1904-912 e per complessive L. 651,503.23 per il 1° lotto (strade foresi) e L. 48.150 per il 2° lotto. Dep. provv. L. 5060 per il 1° lotto e L. 800 per il 2°. Dep. spese L. 8000 per il 1° lotto e L. 800 per il 2°.

Municipio di Carpaneto — Piacenza — (21 dicembre, ore 11, def.). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione dei due nuovi cimiteri per le frazioni di Travazzano e Rezzano per L. 11,248.18, provv. agg. al signor Bargoni Giuseppe, domiciliato a Castell'Arquata, col ribasso del ventesimo su L. 11,248.18, e cioè per lire 10,685.78. Dep. provv. L. 600. Ultimazione lavori 8 mesi.

Amministrazione Gener. Ospedali Uniti di Napoli (21 dicembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla casina Ravaschieri in Pozzuoli, per L. 16,380. Dep. provv. L. 1800. Consegna lavori 6 mesi. Documenti 14 dicembre, ore 15.

Municipio di Napoli. — Fino al 21 dicembre, ore 16, gara aperta per l'appalto dei lavori e delle forniture per la pavimentazione stradale, e cioè:

a) lavorazione e posa in opera del basolato nuovo nel tratto del corso Garibaldi, dalla via Marinella all'angolo sottocorrente della terza traversa Garibaldi, per L. 22,472.29;

b) lavorazione e posa in opera del basolato nuovo nel tratto del corso Garibaldi, dall'angolo sottocorrente della terza traversa Garibaldi alla piazza Ferrovia, per L. 19,583.37;

c) fornitura di 1ª classe di sportelli ed altro materiale di pietrarsa grezzo, necessario per la ricostruzione del basolato del corso Garibaldi, dalla via Marina alla piazza della Ferrovia, per L. 48,255.90.

All'appalto dei lotti *a* e *b* saranno annesse soltanto a licitare le Cooperative di lavoro con sede in Napoli. I prescelti a concorrere saranno invitati alla gara con preavviso di 8 giorni.

Municipio di Spezia — Genova — (22 dicembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo Ospedale civile nella collina di S. Cipriano, per L. 838,290. Dep. provv. L. 18,000. Cauzione L. 83,830. Ultimazione lavori 4 anni.

Amministrazione Provinciale di Pesaro (22 dicembre, ore 11, migliorам. di ventesimo). — Appalto dei lavori di completamento del 5° tronco della strada provinciale Apecchiese N. 202 di serie, dal ponte delle Foci a quello dei Galeotti, per L. 78,738.34, provvisoriamente aggiudicato per L. 64,801.43.

R. Prefettura di Foggia (22 dicembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per l'allargamento del fiume Carapelle e relative arginature da Tressanti all'Innacquata (lunga m. 3700), per la costruzione della chiavica d'interclusione del canale Carapellotto e della chiavica di derivazione Palitto e per l'ampliamento del ponte Berlingieri sul Carapelle, in provincia d Foggia, per complessive L. 141,400. Consegna lavori un anno. Documenti 12 dicembre. Dep. provv. L. 7000.

R. Prefettura di Sassari (23 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la bonifica, a mezzo di colmata artificiale, delle paludi Salinedde di San Simplicio e del Gallurese, in prossimità dell'abitato di Terranova Pausania, compresa la sistemazione dei rivi Sozzò, S. Nicolò, Gallurese, Cecilia e Tannunale, la colmata della palude Coda di Rondine, lo scavo del canale di scolo della palude del Cimitero e l'esecuzione di canali secondari e delle opere d'arte accessorie, per il complessivo di L. 991,735. Consegna lavori 3 anni e mezzo. Docum. 12 dicembre. Dep. provv. L. 60,000. Fatali, senza ulteriore avviso d'asta, 8 gennaio 1904.

Direzione Genio Militare di Roma — (28 dicembre, ore 11, def.) — Appalto dei lavori per la rinnovazione di pavimenti nella Ca

serma Quartierone in Civitavecchia, per L. 3000. Cauzione L. 300. Consegna lavori 30 giorni.

R. Prefettura di Sassari (29 dicembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la sostituzione di un molo di sbarco in muratura all'attuale pontile in legno per l'approdo alla stazione sanitaria dell'Asinara (Reale), per complessive L. 45,818. Dep. provv. L. 2300. Cauzione L. 4600. Consegna lavori 6 mesi. Docum. 22 dicembre.

Deputazione Provinciale di Avellino (29 dicembre, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale n. 6 Melfi, tronco dalla taverna di Guardia Lombardi all'osteria di Bisaccia, di metri 17,962, per annue L. 6000 e per 5 anni. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Cagliari — (30 dicembre, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla sistemazione del tronco inferiore del Flumini Mannu, dalla ferrovia Decimo-Iglesias allo stagno di Santa Gilla e del suo affluente Flumineddu, dalla ferrovia anzidetta alla confluenza col Flumini Mannu, per complessive L. 710,500. Dep. provv. L. 60,000. Consegna lavori 4 anni. Documenti fino al 21 dicembre. Fatali, senza ulteriore avviso d'asta, 8 gennaio 1904.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto (23 dicembre, ore 12, migliorам. di ventesimo). — Provvista alla R. Marina di fanali elettrici per l'illuminazione delle regie navi, per complessive L. 40,000, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 2 0[0, e cioè per L. 39,200. Cauzione L. 4000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 5	Dicembre 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 567	567
» » Mediterranee	» 455	461
» » Meridionali	» 690.50	705
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	L. 460	460
» » » (2ª »)	» 445	445
» » Secondarie Sarde	» 268	268
» » Sicule	» 680	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 363.25	363
» » Cuneo 3 0[0	» 385.50	385.50
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1[2 %	» 100	100
» » Mediterranee 4 0[0	» 505	505
» » Meridionali	» 353.50	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 311	311
» » » 2ª emiss. »	307	307.50
» » Sarde, serie *A.*	» 362	362.50
» » » serie *B.*	» 362	362.50
» » » 1879	» 362	362.50
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde	» 513	516.75
» » Sicule 4 0[0 oro.	» 516.25	517
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 375	375

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dal 21 al 30 Novembre 1903. — 15ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1065	—
Media	4760	4760	»	1065	1053	+ 12
Viaggiatori	1,314,740.00	1,386,738.26	— 71,998.26	54,923.00	57,837.17	— 2,914.17
Bagagli e cani	79,059.00	78,434.26	+ 624.74	1,697.00	1,492.07	+ 204.93
Merci a G.V. e P.V. acc.	437,701.00	385.179,66	+ 52,521,34	16,204,00	14,287.90	+ 1,917.00
Merci a P. V.	2,292,494.00	2,080.250.17	+ 212,243.83	95,876.00	84,482.58	+ 11,393,42
TOTALE	4,123,994.00	3,930,602.35	+ 193,391.65	168,700.00	158,098.82	+ 10,601.18
***Prodotti** dal 1º Luglio al 30 Novembre 1903.*						
Viaggiatori	26,871,168.00	26,399,109.86	+ 472,058.14	1,277,814.00	1,251,407.92	+ 26,406.08
Bagagli e cani	1.302,137.00	1,257,146.27	+ 44,990.73	41,742.00	38,246.24	+ 3,495.76
Merci a G.V. e P. V. acc.	6,395,914.00	6,130,042.49	+ 265,871.51	245,381.00	232,194.18	+ 13,186.82
Merci a P. V.	33,098,166.00	31,914,212.99	+ 1,183,953.01	1,335,571.00	1,280,295.34	+ 55,275.66
TOTALE	67,667,385.00	65,700,511.61	+ 1,966,873.39	2,900,508.00	2,802,143.68	+ 98,364.32
Prodotto per chilometro.						
della decade	866.39	825.76	+ 40.63	158.40	148.45	+ 9.95
riassuntivo	14,215.83	13,802.63	+ 413.20	2,723.48	2,661.10	+ 62.38

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — *14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1903*

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	106,104.00	3,145.00	23,925.00	185,442.00	1,602.00	320,218.00	618.00	518.00
1902	94,409.00	2,563.00	19,636.00	147,219.00	455.00	264,282.00	618.00	427.00
Differenze nel 1903	+ 11,695.00	+ 582.00	+ 4,289.00	+ 38,223.00	+ 1,147.00	+ 55,936.00	»	+ 91.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1903.								
1903-904	1,561,115.00	31,067.00	254,732.00	2,169.757.00	19,036.00	4,035,707.00	618.00	6,530.00
1902-903	1,525,269.00	33,468.00	246,675.00	2,141.735.00	22,402.00	3,969,549.00	618.00	6,423.00
Differenze nel 1903-904	+ 35,846.00	— 2,401.00	+ 8,057.00	+ 28,022.00	— 3,366.00	+ 66,158.00	»	+ 107.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	41,028.00	849.00	19,860.00	34,672.00	1,76 .00	98,775.00	482.00	205.00
1902	37,469.00	753.00	19,327.00	25,195.00	167.00	82,011.00	482.00	172.00
Differenze nel 1903	+ 4,159.00	+ 96.00	+ 533.00	+ 9,477.00	+ 1,599.00	+ 15,864.00	»	+ 33.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1903.								
1903-904	584,660.00	12,247.00	115,820.00	370,581.00	4,755.00	1,088.063.00	482.00	2,257.00
1902-903	545,806.00	10,067.00	102,630.00	364,482.00	4,681.00	1,027,666.00	482.00	2,111.00
Differenze nel 1903-904	+ 38,854.00	+ 2,180.00	+ 13,190.00	+ 6,099.00	+ 74.00	+ 60,397.00	»	+ 146.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1903	3,102.00	275.00	1,701.00	3,557.00	»	8,635.00	23.00	375.00
1902	4,187.00	208.00	1,828.00	3,678.00	»	9,901.00	23.00	430.00
Differenze nel 1903	— 1,085.00	+ 67.00	— 127.00	— 121.00	»	— 1,266.00	»	— 55.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1903								
1903-904	72,205.00	2,280.00	12,106.00	37,256.00	81.00	123,878.00	23.00	5,386.00
1902-903	65,398.00	2,136.00	11,038.00	37,957.00	31.00	116,560.00	23.00	5,068.00
Differenze nel 1903-904	+ 6,807.00	+ 144.00	+ 1,068.00	— 701.00	»	+ 7,318.00	»	+ 318.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (2) 1a classe	Londra (2) 2a classe	Parigi (3) 1a classe	Parigi (3) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (4) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (4) 2a classe	Londra (4) validità	Parigi (5) 1a classe	Parigi (5) 2a classe	Parigi (5) validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	178 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

OSSERVAZIONI.

Biglietti Semplici. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a classe		1a,2a,3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì
				(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.		10 — a.	—	2 20 p.	9 — p.		— p.
Londres Victoria . . —	—			11 — a.		—		—
Douvres . . . . —	11 05 a.			1 — p.		11 — p.		11 — p.
Calais Maritime (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.			2 20 p.		12 20 a.		12 20 a.
Calais Maritime (Buffet) Arr.	12 34 p.			2 24 p.		12 24 a.		12 24 a.
	(F) W.R.	Déjeuner				Vagoni a letto da Calais a Parigi-P.L.M.		
Calais Maritime (ora francese) Par.	1 15 p.	1 30 p.		3 — p.		1 50 a.		1 — a.
Calais-Ville (Buffet) Par.		1 36 p.		3 06 p.		1 56 a.		
Boulogne-Tintelleries Arr.						2 29 a.		
Boulogne-Tintelleries Par.						2 31 a.		
Folkestone . . . Par.			11 50 a.		4 10 p.			
Boulogne (Buffet) Maritime o.E.occ. Arr.			1 30 p.		5 50 p.			
Boulogne Maritime ora fr. Arr.			1 34 p.		5 54 p.			
					(F) W.R.			
Boulogne Maritime Arr.			2 10 p.		6 17 p.			
Boulogne Central Par.		2 13 p.	2 15 p.		6 22 p.			
Boulogne Central Par.		2 25 p.			6 25 p.			
Amiens (Buffet) Arr.		4 10 p.		5 16 p.	—	4 04 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.		4 15 p.		5 21 p.	—	4 09 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.		6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	5 06 p.	6 28 p.		7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.		
(****) Arr.	6 — p.	7 17 p.		8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.		
Paris-PLM (Buff.)	1a 2a cl. (L)	W. L. 1a 2a (H)	Lusso	1a 2a cl.	1a 2a 3a cl.	(M)	(N)	
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 10 p.	8 50 p.	1 35 p.	10 32 p.	10 15 p.	9 20 a.	2 — p.	
Dijon . . . . Arr.	12 19 p.	1 33 a.		2 50 a.	3 43 a.	2 14 p.	7 08 p.	9 35 a.
Evian . . . . . —	1 14 p.	9 18 a.		—	1 14 p.	—	—	—
Genève . . . . —	10 31 a.	7 — a.		—	11 20 a.	10 46 p.	—	—
Chamonix . . . . . . —	—	12 40 p.		—	—	—	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	9 05 a.	6 16 a.		6 58 a.	10 23 a.	9 03 p.	12 28 a.	1 46 p.
Chambéry . . . . . . —	9 37 a.	6 45 a.		7 18 a.	10 53 a.	9 33 p.	12 48 a.	2 06 p.
Modane . . . . —	1 54 p.	—	12 31 a.	9 55 a.	8 09 p.	—	3 34 a.	4 51 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	19 15	—	5 5	14 26	7 25	—	8 21 a.	21 19
Torino . . . . Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Sleeping-cars con Dining-car
Novara . . . . . . Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	
Milano . . . . . . Arr.	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	
Venezia . . . . . . Arr.	4 23	—	—	23 30	—	18 45	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	5 25	15 —	—	8 40	—	
Genova . . . . Arr.	23 25	—	8 47	18 16	—	12 3	—	
San-Remo . . . —	6 6	—	—	23 32	—	16 59	—	
Pisa . . . . —	3 30	—	12 35	23 40	—	16 46	—	
Firenze . . . . —	7 34	—	17 29	1 41	—	19 19	—	
Livorno . . . . —	5 36	—	15 23	0 15	—	18 —	—	
Roma . . . . —	10 10	—	19 15	7 40	—	23 43	—	
Napoli . . . . —	18 35	—	7 —	13 36	—	7 —	—	
Brindisi . . . . —	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	
Torino . . . . Par.	20 05	—	—	—	—	8 40	—	21 30
Alessandria . . . . Arr.	21 32	-	—	—	—	10 13	—	22 57
Bologna . . . . —	2 31	—	—	—	—	14 50	—	3 01
Ancona . . . . —	7 13	—	—	—	—	23 —	—	6 40
Brindisi . . . . —	21 48	-	—	—	—	10 59	—	17 20
Firenze . . . . —	6 34	—	—	—	—	18 8	—	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	13 10	—	—	—	—	23 25	—	
Napoli . . . . . . Arr.	18 35	—	—	—	—	7 —	—	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE						
Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	—	—	Lusso	15 5	—	—
Roma . . . . —	14 30	—	—	—	23 10	—	—
Firenze . . . . —	21 10	—	—	—	6 10	—	—
Brindisi . . . . —	7 —	—	—	—	17 33	—	—
Ancona . . . . —	20 25	—	—	—	5 35	—	—
Bologna . . . . . . —	1 35	—	—	—	10 30	—	14 20
Alessandria . . . . . —	6 55	—	—	—	17 —	—	21 55
Torino . . . . Arr.	9 11	—	—	—	19 —	—	23 35
Brindisi . . . . . . Par.	—	—	—	—	—	—	9 42
Napoli . . . . —	8 50	14 57	—	—	—	—	23 15
Roma . . . . —	14 10	20 40	—	14 20	—	—	8 15
Livorno . . . . —	21 6	—	—	18 30	8 30	—	13 15
Firenze . . . . —	19 35	21 5	—	17 30	6 —	—	12 10
Pisa . . . . —	22 15	2 37	—	20 45	8 40	—	15 —
San Remo . . . —	19 10	—	—	19 19	10 1	—	14 15
Genova . . . . —	2 50	6 33	—	0 27	14 35	—	20 —
Torino . . . . Arr.	7 54	9 58	—	4 14	19 —	—	23 35
Venezia . . . . . . Par.	—	23 20	—	—	8 45	—	14 —
Milano . . . . . . Par.	—	7 —	—	—	15 40	—	20 20
Novara . . . . —	—	8 2	—	—	16 41	—	21 19
Torino . . . . Arr.	—	10 8	—	—	18 45	—	23 15
	(D)						1a 2a cl
Torino . . . . Par.	6 20	10 28	12 15	4 27	19 25	—	24 —
Modane (ora franc.) . —	11 05 a.	1 17 p.	4 31 p.	7 27	10 45 p.	—	1 17 a.
Chambéry . . . . . . —	2 40 p.	—	8 28 p.		1 08 a.	6 48 a.	3 24 a.
Aix-les-Bains . . . . —	3 12 p.	—	8 59 p.		1 29 a.	7 18 a.	3 42 a.
Chamonix . . . . . . —	9 51 a.	—	2 50 p.		—	—	—
Evian . . . . . —	12 38 p.	—	5 43 p.		—	—	—
Genève . . . —	1 50 p.	—	8 — p.		5 22 p.	6 — a.	—
Dijon . . . . —	—	—	2 — a.		6 08 a.	1 25 p.	8 07 p.
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	11 59 p.	6 43 a.	6 31 p.	11 47 a.	6 21 p.	11 59 p.
Paris-PLM (Buff.) Par.	7 09 a.			9 52 a.	1 55 p.	6 45 p.	
(****) Arr.	7 52 a.			10 46 a.	2 47 p.	7 42 p.	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	1a,2a,3a		(G) 1a 2a cl. W. R.	1a 2a cl. W.R(A)	1a e 2a cl. W. R.	Pranzo 1a 2a 3a (**)	
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.		9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.			1 — p.	—	10 28 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 14 a.			1 4 p.	—	10 39 p.	
Boulogne (Buffet) Central Arr.	11 52 a.				6 50 p.		
Boulogne (Buffet) Central Par.	11 54 a.	12 mer.			6 52 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Arr.	12 mer.				6 59 p.		
Boulogne Maritime ora fr. Par.	12 11 p.				7 14 p.		
Boulogne Maritime ora E. occ. Par.	12 07 p.				7 10 p.		
Folkestone . . . Par.	2 — p.				9 05 p.		
Boulogne-Tintelleries Arr.		12 08 p.				12 21 a.	
Boulogne-Tintelleries Par.		12 05 p.				12 23 a.	
Calais-Ville (Buffet) Arr.		12 47 p.		2 55 p.		1 07 a.	
Calais Maritime (ora francese) Arr.		12 55 p.	1 5 p.	3 01 p.		1 12 a.	
Calais Maritime (Buffet) Par.		1 20 p.		3 19 p.		1 39 a.	
Calais Maritime ora Eur. occ. Par.		1 16 p.		3 15 p.		1 35 a.	
Douvres . . . . —		3 5 p.		5 15 p.		3 40 a.	
Londres Victoria . Arr.		—		7 — p.		—	
Londres Ch.-Cross . Arr.	3 45 p.	4 55 p.		—	10 45 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.32 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 8.45 ant. e da Milano alle 16 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Culoz e 1a e 2a classe da Lyon (via Ambérieu); 1a, 2a e 3a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 gennaio 1904, sarà pagato ai portatori delle **Azioni sociali**, contro rilascio della Cedola N. 36, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate, un primo acconto di L. 7.50 per ciascuna Azione sul dividendo dell'esercizio 1903-1904.

Il pagamento dell'interesse semestrale, maturantesi al 1° gennaio 1904 sulle **Obbligazioni sociali 4 0|0** avrà luogo, a cominciare dal successivo giorno 2, contro consegna della Cedola N. 27, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, li 10 dicembre 1903.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1903 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.